

Chemin de fer du XIXe siècle et "autoroute" du XXe : la Transjurane : une aspiration lancinante

Autor(en): **Rérat, Marcel**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **45 (1974)**

Heft 2

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824738>

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.

- conseils et appuis actifs à des entreprises dans le domaine de gestion, de la recherche de crédits de financement ;
- recherche de lieux d'implantation pour des entreprises ou des entrepôts ;
- intervention auprès d'instances fédérales compétentes pour des problèmes de construction, de crédit, d'environnement, etc. ;
- aide et conseils à des communes pour leurs problèmes de développement économique ;
- recherche des possibilités de subventions cantonales et fédérales pour la réalisation de projets touristiques ;
- etc.

CONCLUSION

La loi sur le développement de l'économie cantonale du 12 décembre 1971 ne représente en aucune manière un instrument légal de subventionnement. Elle ne saurait être à l'origine de « miracles », car comme par le passé, l'avenir de toute entreprise et de toute région dépend avant tout des capacités et de l'esprit d'initiative des entrepreneurs, des habitants et des autorités des communes concernées. En aucun cas, cette politique cantonale ne peut se substituer à une absence de volonté régionale de développement.

Des possibilités sont offertes, en particulier dans les domaines financier et foncier. Elles seront accordées pour autant que les requérants consentent un effort parallèle. C'est pourquoi, le bureau du délégué va s'efforcer de collaborer avec tous les milieux intéressés par l'application de cette loi : entrepreneurs, secteur bancaire, associations régionales ou économiques, communes, etc. La politique cantonale d'encouragement doit donc être comprise comme une politique visant à favoriser les initiatives régionales de développement. Elle n'entraînera des effets positifs que si les problèmes de développement sont d'abord pris en charge par les habitants des communes de la région.

Chemin de fer du XIX^e siècle et « autoroute » du XX^e

La Transjurane : une aspiration lancinante

par Marcel RÉRAT

A comparer les orientations maîtresses du réseau ferroviaire jurassien et celles du dispositif routier en instance, on n'a pas manqué d'inférer que le siècle dernier infligeait un démenti aux projets actuels. Ainsi, dans l'*Atlas de l'aménagement*¹ qui vient de paraître et d'apporter une substance aussi riche que remarquablement présentée, peut-on lire en conclusion au chapitre 2 : « Dans le Jura, il s'en faut de beaucoup que les con-

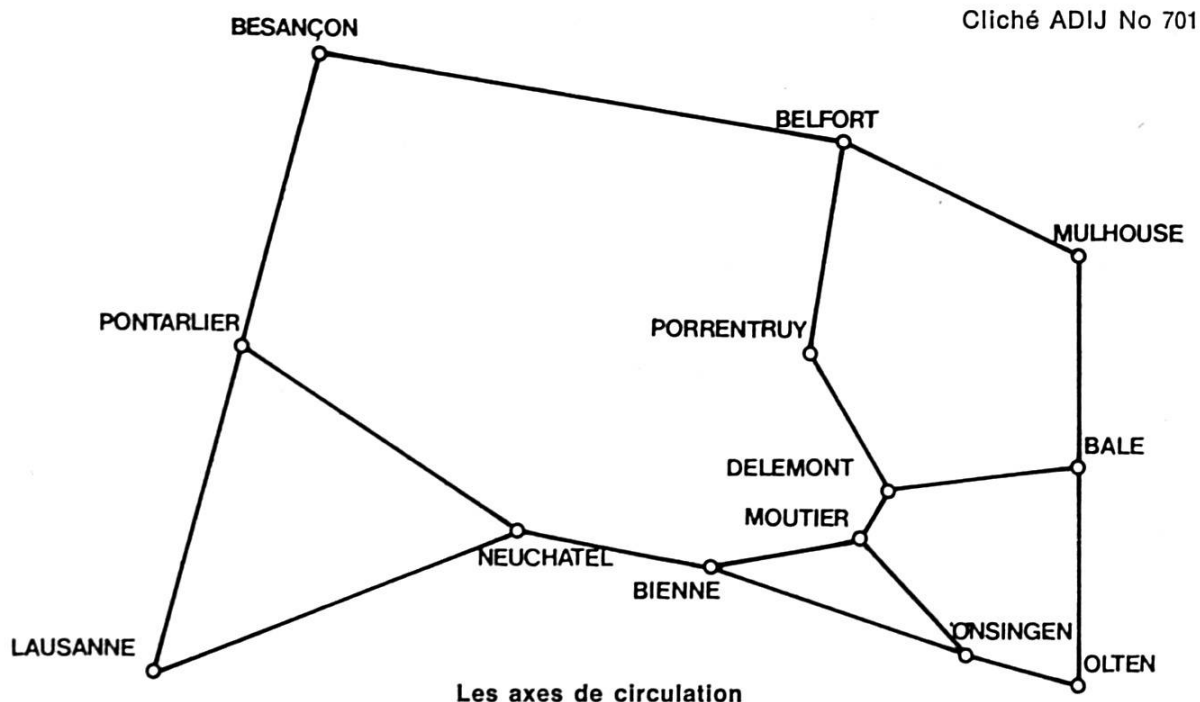
¹ Canton de Berne, *Atlas de l'aménagement*, 3^e livraison : Bases historiques de l'aménagement. Elaboré par l'Institut de géographie de l'Université de Berne. Berne, Office cantonal du plan d'aménagement, 1973, 328 p.

ceptions actuelles du programme routier rappellent les idées qui ont inspiré la construction du réseau ferroviaire. Au XIX^e siècle, les politiciens, tant jurassiens que bernois, se sont efforcés de mettre en place un réseau qui, partant de La Chaux-de-Fonds, de Delle et de Bâle, converge sur Bienne et relie le Jura avec l'ancienne partie du canton et l'Oberland. La « Transjurane » à laquelle on songe aujourd'hui aboutirait — au moins dans une de ses variantes — au Saint-Gothard avec, pour effet, de détourner du territoire bernois le trafic provenant de la France. Dans l'espace capital qui sépare Moutier de la route du Taubenloch que le canton est en train d'élargir, il manque une partie essentielle de la « dorsale » cantonale. De même font défaut les liaisons avec Bâle et La Chaux-de-Fonds. »

Les Archives conservent pourtant les dossiers de plusieurs comités qui, au XIX^e siècle, se donnèrent pour tâche d'enter les lignes jurassiennes sur les artères du Plateau suisse, à l'enseigne de Jura-Gothard. En évoquant ces tentatives oubliées et les raisons de leur échec, ces brèves notes voudraient aborder aussi le problème de la jurisprudence « historique » : une chance au passé est-elle toujours une chance dépassée ?

La route Moutier - Saint-Joseph - Balsthal

Le Jura peut se définir comme une zone de transit aux relations complexes. Deux axes s'imposent qui placent notre région sur une croix de Saint-André. Leur degré d'utilisation a varié avec les époques. La direction Bâle-Bienne a toujours été largement favorisée ; le second axe ne l'étant que sur l'une de ses branches (de Porrentruy à Delémont).



Mais au XIX^e siècle, dès la Restauration, on cherche à frayer une ouverture plus directe vers le Plateau suisse, en aménageant le mauvais chemin de Moutier à Balsthal. Dans un mémoire, daté du 12 janvier 1822, qu'il adresse à Monsieur le Grand Baillif de Delémont, l'inspecteur des routes, J.-A. Watt, défend le projet en ces termes :

« Depuis longtemps déjà on désirait fort qu'il fût ouvert une route de Moutier à Saint-Joseph pour communiquer avec l'orient de la Suisse ; la distance de Moutier à Soleure est actuellement de 14 lieues par Boujean, tandis que par le nouvel établissement on s'y rendrait en moins de la moitié de ce temps. »

Le 2 décembre 1822, les communes de Crémines et de Grandval renchérissent :

« Considérée dans nos rapports avec l'étranger, l'ouverture de cette communication offre un intérêt plus majeur et encore plus réel du côté de la France. Le transit des marchandises venant de Besançon et de Belfort pour l'orient et le centre de la Suisse, passe par Basle, traverse les deux montagnes du Hauenstein et arrive à Balsthal et à Olten. Cette route est longue et pénible, celle proposée obtiendra une préférence certaine ; entrant en Suisse par la frontière de Boncourt, passant par Porrentruy, Delémont et le Grandval, pour arriver à la Cluse, on évite tous les inconvénients de la direction actuelle. Ainsi la route nouvelle enlèvera ce transit au canton de Basle et en enrichira le nôtre sur une étendue de près de 14 lieues. Il serait d'un autre côté une source de revenu assuré pour l'Etat dans les bureaux de péage et de douane. »

En 1833 et 1837, Grandval, Crémines, Eschert et Corcelles reviennent à charge et pétitionnent auprès du Grand Conseil, tandis que le député Sauvain dépose une motion pour étayer la démarche. Si le décret du 3 mars 1839 apporte enfin satisfaction, c'est surtout grâce à l'intervention énergique du canton de Soleure qui force la main du Gouvernement bernois :

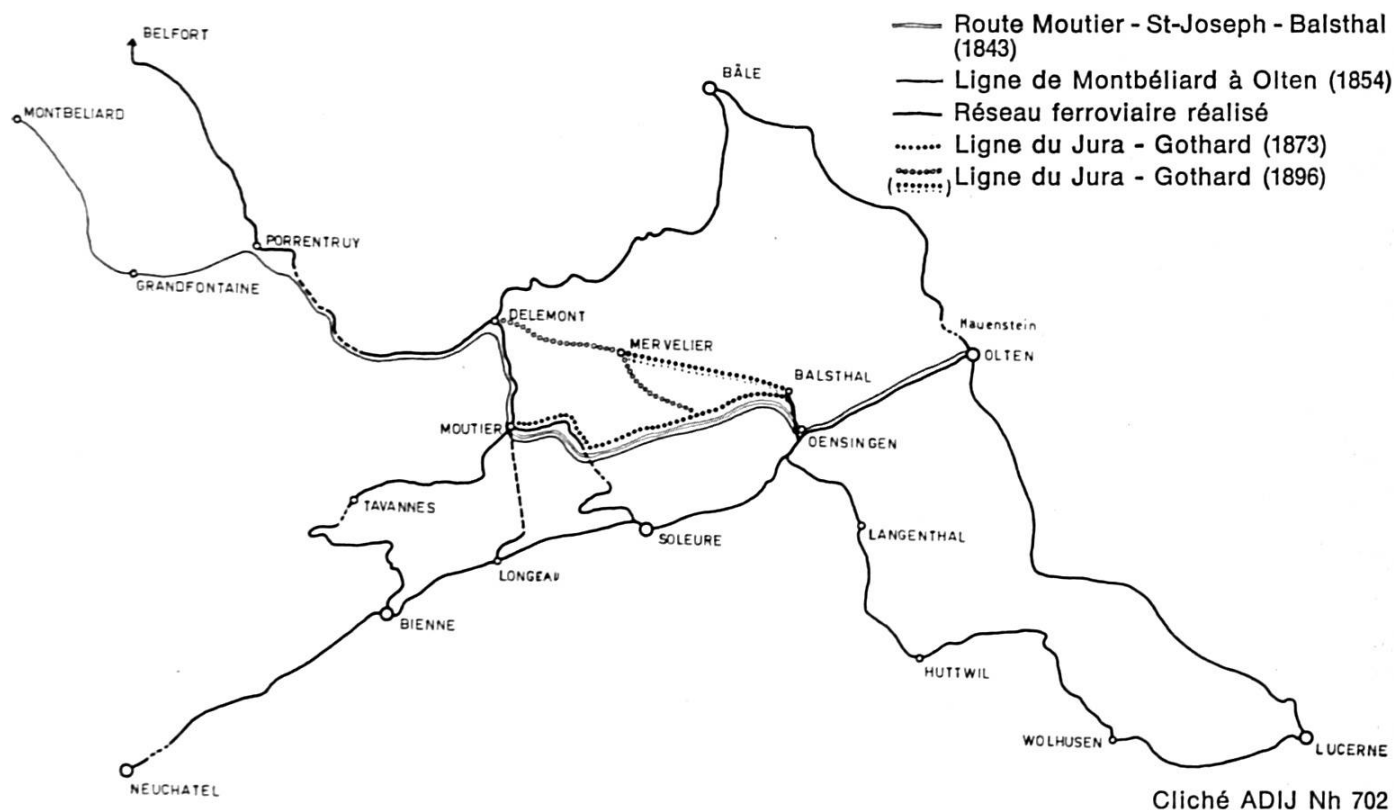
« L'Etat de Soleure, après nous avoir adressé diverses réclamations et avoir entamé avec notre canton une série de négociations pour la rectification de la route de Moutier à la frontière soleuroise par Crémines, avait fini par porter cette affaire à la Diète, dans les sessions de 1834, 1835 et 1836. Ses pressantes représentations sur la nécessité de ce rayon de route, le prétexte allégué que le Gouvernement de Soleure n'attendait que le commencement des travaux dans le canton de Berne, pour entreprendre de son côté les corrections nécessaires, provoquèrent un arrêté du 23 septembre 1837, portant que la portion de route de Moutier à Saint-Joseph serait rendue praticable avant la prochaine Diète ordinaire, et que les corrections projetées seraient déjà commencées dans le courant de l'année. L'Etat de Berne se soumit à cet arrêté, bien qu'il ne sentît pas, pour sa part, la pressante nécessité de cette route... »

Comme on l'a observé, les intérêts des von Roll à l'établissement de la liaison sont trop évidents pour ne pas supposer qu'ils inspirèrent et confortèrent le zèle des autorités soleuroises. Dès 1831, ils extraient du minerai de Corcelles pour leurs hauts fourneaux de la Cluse et Saint-Joseph. Vers 1840, ils viennent le chercher à Courroux avant de s'installer à Choindez (1843).

Tracée par l'inspecteur Müller et le colonel Buchwalder, la route est achevée en 1843. Elle « est si bien faite que l'ingénieur d'arrondissement de l'Emmental a déclaré n'en avoir pas encore vu qui soit exécutée avec autant de soin » peut rapporter le préposé aux Travaux publics en 1841. Heureux dénouement ; mais la genèse est pleine d'enseignement. A l'origine des réticences gouvernementales il y a, invoquée, la modestie initiale

des perceptions péagères — les recettes n'augmenteront qu'avec l'amélioration de l'infrastructure, répliquent les communes. Dans quelle mesure intervinrent des conceptions « géopolitiques » et la crainte d'une confiscation du trafic dispensé, présumait-on, du détour par Bienne ?

Un dépouillement des registres de péages permettrait d'apprécier l'importance relative du transit jusqu'en 1848. Route de deuxième classe aux termes de la loi sur les ponts et chaussées de 1834, sa compétitivité sera bien compromise par l'avènement du chemin de fer qui vivifie bientôt le grand itinéraire du Plateau suisse. Dès 1844, la locomotive atteint Bâle. Le Hauenstein est percé en 1858. La révolution des transports condamne notre région à un isolement durable, que dès 1854 pourtant des pionniers s'ingénient à rompre.



Cliché ADIJ Nh 702

Projet de chemin de fer de Montbéliard à Olten par le Jura bernois (1854)

Tandis que la bataille française des réseaux se rapproche de la frontière et qu'une ligne se prolonge de Dijon à Besançon, Mulhouse et Bâle (l'A 36 actuelle !), paraît à Porrentruy un *Mémoire sur un projet de chemin de fer de Montbéliard à Olten par le Jura bernois* (1854). L'auteur, Jules de Lestocq, excipe de sa qualité « d'ancien ingénieur des ponts et chaussées du Jura bernois ». (Candidat malheureux, en 1867, à la direction des travaux du Porrentruy-Delle, il ira offrir ses services à la Compagnie des chemins de fer algériens).

Constatant que de toute la ligne frontière entre la France et la Suisse, Bâle et Genève seulement, ses deux points extrêmes, sont franchis par des chemins de fer, il estime qu'il est temps, pour le Jura, d'entrer

« dans la lice encore ouverte, sous peine de se suicider » et de présenter une voie concurrentielle à celles que Vaud et Neuchâtel défendent par Jougne, Les Verrières ou La Chaux-de-Fonds.

« La ligne part de Montbéliard, ville industrielle et commerçante, sur le canal du Rhône au Rhin, et sur le chemin de fer de Besançon à Mulhouse ; en communication avec la Méditerranée, l'Océan, et tout l'intérieur de la France par voie navigable et par voie ferrée. » Puis, par Grandfontaine, Rocourt, Chevenez, Porrentruy, Courtemautruy, elle atteint Saint-Ursanne (par un tunnel de 2 km.). De Montmelon-Dessous elle gagne, par un deuxième tunnel, la vallée de Delémont, près de Glovelier, et se dirige vers Moutier, Crémines, Saint-Joseph, la Cluse, Balsthal, Olten.

Les frais de construction, y compris deux tunnels de 2000 mètres chacun, devaient s'élever à 13 600 000 fr. Lestocq justifiait son tracé par la nécessité de s'appuyer sur les établissements industriels de la contrée. En territoire français, la ligne devait desservir Montbéliard, les forges d'Audincourt, les fabriques d'Hérimoncourt, Seloncourt et du vallon de Glay, ainsi que les manufactures Japy à Beaucourt ; sur le territoire suisse, les forges et fonderies de Bellefontaines, Undervelier, Delémont, Courrendlin, Choindez, les verreries de Roches et Moutier, les fabriques d'ébauches de Moutier et Crémines, enfin la Société L. de Roll à Cluse. « Notre Jura, concluait Lestocq, ce pauvre enfant perdu de la patrie suisse, nous paraît menacé cette fois dans son existence même. » Avec la réalisation du projet, « sa situation serait alors aussi belle, aussi avantageuse que si ce pays était placé au centre de la Suisse ; un négociant, un industriel de Delémont, Moutier, Porrentruy, pourrait, dans une course de deux heures, se rendre à Aarau, Zofingue, Zurich, au milieu de la Suisse riche et industrielle, y traiter lui-même ses affaires et se retrouver, le soir, sous son toit. »

Quel accueil réserve-t-on au Mémoire ? La Société d'Emulation en prend connaissance dès janvier 1854, y donne d'emblée une « adhésion patriotique », recommande son étude technique et économique à la Société d'utilité publique, et décide enfin d'en propager les idées. Dans les Actes de 1854, le chroniqueur note que plusieurs journaux suisses et étrangers « se sont occupés sérieusement de ce projet et l'ont discuté ». En France voisine, son « importance est reconnue par un juge compétent, M. Parandier ». Ce dernier, ingénieur en chef du Doubs, ancien saint-simonien plus ou moins repent, non moins que politicien chevronné, hier encore député de Montbéliard au temps de Louis-Philippe, avait partie liée avec la Compagnie des chemins de fer du Doubs. Son comité directeur, où la fine fleur du monde des affaires comtoises s'amalgamait à quelques financiers parisiens, avait obtenu dès février 1852 la concession de Dijon - Besançon - Mulhouse ; cette ligne ne devait d'ailleurs demeurer dans les mains de la société que jusqu'à Belfort. Elle rencontrait pour définir la mise à exécution de ce dernier parcours d'assez sérieuses difficultés qui manifestaient l'entrée en jeu de forces nouvelles. Disputes de tracé entre la vallée du Doubs (Montbéliard) et celle de l'Ognon (éloignée de la frontière) ; en fait, ce n'était pas là seulement bataille de localités, mais avant tout bataille de métallurgies où l'emportèrent les établissements les plus puissants et évolués (Peugeot, Japy) sur les forges artisanales du cours de l'Ognon.

Rivalités, à l'échelon supérieur, entre les grandes féodalités du rail : la Compagnie Paris-Lyon, pour s'assurer le monopole des lignes de l'arc jurassien, cherchait (bientôt avec succès) à racheter de celle du Doubs qui l'avait mis sur pied, le Dijon - Besançon - Belfort, tandis que la Compagnie de l'Est réussissait à acquérir le tronçon de Belfort - Mulhouse - Bâle.

Dès lors, selon Lestocq, « la Compagnie du Doubs n'a-t-elle pas un intérêt puissant à pénétrer directement dans le centre de la Suisse, puisque ses rivales y pénètrent déjà par Bâle et Genève, et qu'une troisième cherche encore à y pénétrer par Les Verrières ». Mais quand le Paris - Lyon rachète le Dijon - Belfort et choisit, dès 1855, le passage des Verrières (en construisant le Franco-Suisse qu'appellent de leurs vœux Neuchâtel et Berne), il n'est plus question de tirer un parti avantageux des rivalités antérieures.

A Berne, le gouvernement conservateur, méfiant à l'égard du nouveau moyen de transport, abandonne le monopole ferroviaire à la Compagnie du Central (Bâle) dont les vues s'opposent à celles des Jura-siens.

A la phase des lignes isolées de l'Ajoie (et du Vallon de Saint-Imier) succède celle de l'idée du réseau jurassien : c'est à Tavannes, le 24 février 1856, que, sous l'impulsion de Xavier Stockmar, les délégués des communes du Jura constituent le grand comité. Le déclin de la métallurgie jurassienne affaiblira la « nécessité » du projet de Lestocq (qu'appuyait d'ailleurs Stockmar qui y voyait l'épine dorsale d'un vaste ensemble industriel régional de Montbéliard à Soleure) et favorisera l'établissement de la ligne « horlogère » et « politique » en direction de Bienne et du Vallon de Saint-Imier.

Le Jura - Gothard (1873)

L'idée d'une liaison directe entre les vallées jurassiennes et le Plateau émerge à nouveau dès 1871, quand se décide le percement du Gothard et que la Compagnie de l'Est, amputée du réseau alsacien et de son entrée à Bâle, cherche à rallier, au plus court, le centre de la Suisse.

Un comité d'initiative du chemin de fer Jura - Gothard se forme à Langenthal, en décembre 1871, où figurent, entre autres, les conseillers nationaux Stämpfli (Jacob), Bützberger et Flückiger, Weber, conseiller d'Etat bernois, Herzog, député, Wechsler, membre du Gouvernement lucernois, Vigier, landamann à Soleure. L'Assemblée fédérale accorde, le 22 septembre 1873, la concession d'une voie « destinée à relier le Jura au Gothard », qui se rattache à Delémont à la ligne du Jura en construction et, par Moutier, Corcelles et un tunnel de 2360 m., débouche au-dessus de Welschenrohr dans la vallée de la Dünneren et la Cluse. Une variante passerait par Vicques et Montsevelier. Près d'Oensingen, le tracé se dirige sur Langenthal, Huttwil, Lucerne.

Devisée à 22 millions de francs, l'entreprise, estimaient les promoteurs, ne pouvait se réaliser qu'avec une subvention de 8 millions qui « ne saurait être demandée qu'à la France, où se trouvent les éléments de commerce et de trafic les plus intéressés à la construction de la ligne ». La présence à Langenthal du représentant de la Compagnie de l'Est impressionne.

Au plan cantonal, le Grand Conseil avait, le 19 décembre 1872, autorisé l'établissement des tronçons en territoire bernois. Mais P. Jolissaint, rapporteur du gouvernement, manifesta son scepticisme : le raccourcissement serait résorbé par les distances virtuelles des déclivités.

Dans le Jura, la presse détaille le projet et plaide en sa faveur. Albert Gobat, avocat à Delémont et futur conseiller d'Etat, assiste à la réunion de Langenthal. Le colonel Buchwalder apporte dans les journaux la caution de son autorité. Toutefois la conjoncture n'est guère propice ; en 1871/1872 les communes jurassiennes sont appelées à financer le « réseau complet » ; c'est pourquoi, dans le district de Delémont, décide-t-on, en décembre 1871, de s'en tenir pour le moment, strictement à la réalisation des lignes de base. Mais, par la suite, lorsque, à Delémont et Moutier, il est question de l'emplacement de la gare, l'éventualité du Jura-Gothard est fermement évoquée. En août 1873, le *Progrès* (de Delémont) réplique au *Handels-Courrier* (de Bienne) qui dénonce une incompatibilité entre les lignes de la Compagnie du Jura - Berne et celle du Jura - Gothard, que les deux intéressent le Jura au même degré. L'ouverture du tronçon Delémont - Bâle en 1875, l'amélioration du tracé initial de Porrentruy à Delémont (tunnel du Doubs) offrent à l'Est français une solution qui met en veilleuse le projet jusqu'en 1895. Ainsi, alors que l'idée d'une directe vers le Plateau suisse lui paraît justifiée, le Jura ne peut la réaliser ; il doit parer au plus pressé : il payait le prix du retard imposé à sa promotion ferroviaire. Le percement du Simplon (et dans une moindre mesure les besoins des usines de Roll de part et d'autre de l'arc jurassien) réactivent la question dans les années 90.

Du Jura - Gothard (Delémont - Oensingen) au tramway du Val-Terbi (1896-1923)

En mars 1896, les Chambres fédérales concèdent à MM. Boéchat, préfet, Campler, conseiller communal, à Delémont, l'établissement d'un chemin de fer de Delémont à Oensingen. Le comité d'initiative comprend, en outre, MM. Bangerter, conseiller national à Langenthal, Kummer, médecin à Aarwangen, et Bloch, préfet à Balsthal. Le message à l'Assemblée fédérale introduit le projet ainsi : « Jusqu'à présent, les voies ferrées servant au trafic entre le nord et le centre de la France et le centre de la Suisse doivent faire un détour par Genève ou par Bâle, ou traverser la chaîne du Jura à des altitudes très élevées, savoir les lignes Pontarlier - Cossonay par Jougne à 1014 m., Pontarlier - Neuchâtel par Les Verrières à 940 m., Besançon - Neuchâtel par les Convers à 1050 m. et Belfort - Bienne par Tavannes à 800 m. (...) On se rend compte immédiatement de l'opportunité de la ligne projetée si l'on considère que le point culminant se trouve à la cote 572, de sorte que les marchandises auront à franchir une élévation de 230 à 470 m. moindre ici que dans le Jura français et que le faite de la chaîne du Jura sera traversé à la même altitude qu'en prenant les détours par le Hauenstein et le Bötzbberg, sans avoir toutefois des rampes d'accès aussi fortes que pour le Hauenstein. » De Delémont à Lucerne par Langenthal, Huttwil et Wolhusen, on gagne 26 km. sur la ligne de Bâle et du Hauenstein. En direction de Zurich, le raccourci est de 14 km.

Tracée par l'ingénieur Lindner, la voie devait passer par Vicques, Mervelier, puis, à travers un tunnel de 7,4 km., atteindre la vallée de

la Dünner à Herbetswil et desservir, entre autres, la Cluse (forges de Roll) et Balsthal. Le devis de près de 10 millions devait être couvert par les subventions prévues par le décret du Grand Conseil (1897) sur la participation de l'Etat à la construction de nouveaux chemins de fer (17 projets inscrits), par l'aide escomptée des grandes compagnies ferroviaires (celle du Gothard en particulier) et par l'intéressement des capitalistes allemands, fort répandus alors sur le territoire de la Confédération et soucieux, estimait-on, de maintenir, contre le Simplon en instance, la prépondérance du Gothard.

La nationalisation des chemins de fer, comme l'écrit le *Démocrate* (7 mai 1897), reprenant une correspondance de la *Neue Zürcher Zeitung*, détourne la finance allemande de la directe Delémont - Oensingen - Langenthal. Commentant le scrutin du 20 février 1898, le journal delémontain observe : « Dans le Jura, la majorité des électeurs a voté non, moins par opposition au rachat que pour protester contre les lacunes d'une loi qui compromet les lignes projetées encore dans cette région, alors qu'on attendait précisément de la nationalisation un appui en leur faveur. » Au Conseil national, deux députés radicaux jurassiens (Gobat et Boéchat) s'étaient désolidarisés de leurs coreligionnaires politiques et avaient rejeté la loi, parce que, à leurs yeux, elle compromettrait la réalisation du Jura - Gothard et rattachait notre contrée à l'arrondissement de Bâle, opposé à nos intérêts.

Au tournant du siècle, quand le Moutier - Soleure et le Moutier - Longeau l'emportent, le comité du Delémont - Oensingen se reconvertit et sollicite bientôt une concession pour l'établissement d'une voie étroite de Delémont à Mervelier. Ce tramway du Val-Terbi (départ de l'église Saint-Marcel, 13,6 km. en partie sur route, 8 stations intermédiaires, 1,2 million de francs) restera d'actualité jusqu'en 1923, au moment où les fonds réunis contribueront à l'équipement d'un service automobile.

A la grande idée du Jura - Gothard on peut rattacher l'exécution des tronçons Langenthal - Huttwil (1889), Huttwil - Willisau - Wolhusen (1895), Langenthal - Oensingen (1907) et Balsthal - Oensingen (1899) « voie industrielle » des usines de Roll. De ce côté de la chaîne jurassienne, la percée du Weissenstein de Moutier à Soleure (1908), qui réalise un dessein ébauché dès 1865, n'accomplit qu'une partie des espérances, tandis que le Moutier - Granges (1915) n'est qu'un raccourci en direction de Bienne (du Lœtschberg et du Simplon). Avec le retour de l'Alsace à la France et l'amélioration du tunnel du Hauenstein, le problème auquel s'étaient attelés les comités successifs, se transforme.

Les suggestions de l'histoire

Pour se désenclaver, le Jura a déployé des efforts séculaires, principalement autour des Rangiers et du col de Pierre-Pertuis ; on connaît les plans de J.-A. Watt et du colonel Buchwalder pour percer ces chaînons, et les travaux d'A. Richon les placeront bientôt en vive lumière.

On s'est, en revanche, peu attaché aux entreprises destinées à relier plus directement le Jura au centre de la Suisse, sans passer par Bâle ou Bienne. C'est l'actualité qui invite à revisiter les archives et opère la rencontre des desseins mémorables (qu'estompent la poussière) avec les aspirations de l'heure inquiète. Peut-être les initiateurs de la Transjurane

seront-ils étonnés de se découvrir des « précurseurs » : persistance du handicap géographique et économique, résurgences tenaces d'une idée-force.

Les « moments » significatifs renvoient à des « crises » : en 1822, le durcissement des frontières et la guerre douanière franco-suisse préoccupent les Jurassiens ; en 1854, la métallurgie en expansion, mais dépourvue de moyens de transports adéquats, redoute la concurrence étrangère ; 1896 correspond à un malaise agricole durable et à une stagnation de l'horlogerie (1891-1895). A lire les journaux, chroniqueurs de l'impatience des élites régionales, force est de prendre en compte le sérieux des espérances et des revendications. Outre qu'à deux reprises les efforts furent sanctionnés par la concession des Chambres fédérales et les projets inscrits parmi les bénéficiaires habilités aux subventions cantonales.

Les réponses sont tardives et souvent partielles : 21 ans s'écoulent jusqu'à la réalisation du projet de Watt (1843) ; la construction du réseau complet s'achève en 1877 (23 ans après le mémoire de Lestocq) ; enfin le Jura - Gothard (1873, 1896) trouve un accomplissement fragmentaire avec le Moutier - Soleure (1908) et le Moutier - Granges (1915).

Les « stratégies » diffèrent et les obstacles aussi. En 1822 la temporisation gouvernementale emprunte, semble-t-il, à la répugnance de modifier l'axe nord-sud. En 1854 les incitations régionales sont contrariées par la politique française de concentration et le monopole du Central en territoire bernois. A l'origine du Jura - Gothard (1873, 1896) il y a des impulsions françaises : nécessité pour la Compagnie de l'Est de rallier le Gothard sans passer par l'Alsace (finalement, elle financera en totalité la construction du Moutier - Longeau) ; la ligne est conçue d'abord en vue du transit international, mais elle répond aussi à l'espoir des milieux industriels de rattacher notre région au « couloir de prospérité » du Plateau suisse (comme en 1854 déjà).

Pourquoi cette entreprise a-t-elle échoué ? Elle escomptait tirer parti de la concurrence des compagnies ferroviaires. L'Est et le Gothard devaient, pensait-on, favoriser le projet. En vain. L'opposition du Jura - Simplon et du Central (Bâle) joua un rôle non négligeable. Après le rachat, la « théorie de la voie la plus courte à l'égard du transit international n'a plus, pour la Confédération, aucune signification (...) avec la rivalité des compagnies disparaît aussi un puissant facteur de développement de nos lignes intérieures » (le *Démocrate*, 23 mars 1899). D'autre part, les efforts des Jurassiens furent dispersés ; les comités, composés essentiellement de Delémontains, semblaient se heurter aux réticences des autres districts éprouvés par leur participation au réseau de base. Enfin, dès que s'impose le Lötschberg, la vocation internationale du projet s'estompe ; il se présente davantage comme un instrument intracantonnel unissant le Jura et la Haute-Argovie, où les lignes se réalisent successivement.

Position actuelle de la Transjurane

L'échec des tentatives ferroviaires du siècle dernier condamne-t-il toute liaison d'importance en cette direction où se polarisent, à l'ère autoroutière, les aspirations de la majorité des Jurassiens ?

D'emblée, il faut marquer les différences des modes de communication. Transport public, le chemin de fer impose à l'usager des rythmes collectifs et une organisation où la concentration accroît l'efficacité et la rentabilité (portes de Bâle et Genève). L'automobile, en revanche, laisse à l'individu plus de latitude dans le choix de son itinéraire et, de ce fait, la théorie de la voie la plus courte, la moins encombrée retrouve son application. Au trafic du centre de la France, la Transjurane routière offre une voie d'accès plus directe au Plateau suisse que l'autoroute Belfort - Mulhouse - Bâle.

Mais, lancée en 1966, l'idée de la Transjurane risque bien, elle aussi, d'attendre une vingtaine d'années sa réalisation. Comme pour le Jura - Gothard, l'impulsion venue de France accélère la genèse du projet. On remarquera aussi qu'aujourd'hui comme naguère, la solution s'est d'abord orientée vers l'amélioration de l'axe traditionnel (Taubenloch, puis Pierre-Pertuis, finalement les Rangiers). Si l'on pousse le parallèle, on observera que la « stratégie » à mettre en œuvre évoque celle de 1896 et majore le rôle de la Confédération.

A recueillir les « harmoniques » de la Transjurane, il apparaît qu'au-delà du problème routier, elle implique une transformation de la vocation même de la région : alors que l'arc jurassien est frappé dans son ensemble d'une certaine régression, les regards se tournent vers le « triangle industriel » du Plateau suisse et la « nébuleuse urbaine » de Belfort - Montbéliard. Au simple aménagement de ce qui existe (comme le préconisent les auteurs de *l'Atlas*) s'oppose une anticipation mobilisatrice des espoirs et des énergies de ce pays.

M. R.

Présentation du secrétariat d'enquêtes de la Commission sociale de l'ADIJ

1. Jalons historiques

Il y a six ans, la Direction cantonale des œuvres sociales confiait un mandat à la Commission sociale de l'ADIJ. Elle lui demandait des études approfondies de la situation des handicapés mentaux du Jura. Ce travail consistait en un inventaire des besoins, une coordination des efforts ainsi que la proposition de directives à suivre.

Le 1^{er} juin 1970, le président de la Commission sociale, feu M. le préfet Sunier, invitait les responsables des services sociaux afin de discuter l'ordre de priorité des tâches à effectuer. Lors de cette séance, on fit état de la disproportion existante entre les moyens à disposition et les besoins ressentis dans le domaine social, de l'obligation d'établir un inventaire des nécessités et de choisir un ordre de priorité pour les réalisations. L'importance du travail d'enquête à accomplir était reconnue par les participants et le besoin d'un secrétariat permanent vivement ressenti.