Zeitschrift: Actes de la Société jurassienne d'émulation
Herausgeber: Société jurassienne d'émulation
Band: 76 (1973)

Artikel: Le décret du 26 février 1873 et sa portée
Autor: Rérat, Marcel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-684686

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: 10.07.2025

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

LE DÉCRET DU 26 FÉVRIER 1873 ET SA PORTÉE

par Marcel Rérat

Trois dates pouvaient également fournir l'occasion d'une commémoration :

— 1867 et le décret du 2 février par lequel le Grand Conseil approuve le principe de la construction des chemins de fer du Jura et promet un appui financier.

— 1877 où se termine le réseau complet, inauguré officiellement le 30 mai.

— 1873 enfin, le 26 février, lorsque le parlement bernois sanctionne la justification financière de tout le dispositif ferroviaire et en autorise l'achèvement.

C'est autant par souci d'originalité que pour mettre en relief une dimension essentielle de l'entreprise que cette date médiane a été retenue.

En effet, le quarantième et le cinquantième anniversaires des deux premiers événements ont été célébrés en 1917 par la publication d'une brochure, amplement diffusée, de Lucien Lièvre sur *Le Jura et la politique ferroviaire bernoise* et par l'apposition d'une plaque commémorative, à Réclère, en l'honneur de Pierre Jolissaint. Pour la circonstance, le Conseil exécutif était représenté par trois de ses membres, les chemins de fer fédéraux avaient délégué le directeur de l'arrondissement de Bâle dont dépendait alors le Jura ; les autorités préfectorales et communales de Porrentruy encadraient les présidents de l'Emulation et de la Société jurassienne de développement. La manifestation fut alors diversement commentée ; l'acuité du mouvement autonomiste, ranimé par la guerre, lui donnait une signification bien particulière.

Pour sa part, le Cercle d'études historiques a choisi de s'arrêter à la date du 26 février 1873, négligée mais majeure. Après le décret de 1867, la cause des chemins de fer du Jura n'était pas gagnée ; il fallait encore réunir les fonds nécessaires :

> « Reste à savoir, écrivait l'éditorialiste du *Journal de Genève*, si nos voisins du Jura auront ces chemins de fer ailleurs que dans les protocoles du Grand Conseil, sur les plans et dans les cartons de notre administration centrale. J'entends à cet égard exprimer déjà bien des doutes. »

Par le décret que nous rappelons, le Grand Conseil enregistrait les efforts des communes et des particuliers du Jura, en même temps qu'il

donnait le feu vert à l'achèvement d'une œuvre poursuivie depuis plus de trente ans.

* * *

Durant cet accouchement laborieux, la situation s'était dégradée :

> « 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 - La Neuveville, 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 transplanter ailleurs. »

La pétition se terminait par ces mots d'une lugubre éloquence : « Des chemins de fer ou périr ! »

Notre région était menacée d'asphyxie. La construction du chemin de fer de Bâle à Olten, par le Hauenstein, ouvert à la circulation en 1858, avait fait disparaître cet élément de prospérité que représentait le transit à travers les vallées de la Birse et de la Suze, voies séculaires de pénétration en Suisse, en direction de Berne et de la Romandie. Tandis que la croissance démographique — qu'affaiblissait déjà une forte émigration — s'accélérait, avec une pointe entre 1855 et 1865, les industries traditionnelles déclinaient. L'inspecteur des mines, Auguste Quiquerez, observe que si en 1859 les mines du Jura alimentaient neuf hauts-fourneaux, en 1866, il n'en existe plus que cinq. La décadence de ce petit Creusot helvétique a pour cause, selon lui, la concurrence des fers étrangers et l'absence de lignes ferrées pour faciliter l'écoulement des produits. Quand Choindez introduit un système permettant d'utiliser le bois et le charbon, le transport de la houille depuis Bâle est trop onéreux. Le commerce du bois, importante source de revenu, périclite : une toise se vend à Bâle et à Belfort 40 à 50 francs, tandis qu'en Ajoie elle ne trouve pas preneur pour 12 à 18 francs.

Un mouvement de pétitions s'organise qui mobilisera des secteurs de plus en plus étendus de l'opinion. En vertu de la loi fédérale de 1852, le canton était l'instance désignée. La première règle formulée en matière de politique ferroviaire dans la jeune Confédération abandonnait, en effet, aux gouvernements cantonaux le droit d'établir des chemins de fer, droit qu'ils pouvaient, à leur tour, concéder à l'industrie privée. Cette loi, tant critiquée comme une victoire du fédéralisme étroit et du capitalisme anarchique, a favorisé la construction de nombreuses lignes, que la croix ferroviaire, planifiée par les experts anglais du Conseil fédéral, reléguait dans un avenir lointain. En regard du réseau des routes nationales, qui reprend les dispositions essentielles du projet de 1852, le Jura y trouvait sa chance.

Pendant vingt-cinq ans, de 1842 à 1867, requêtes et pétitions se succèdent à l'adresse du gouvernement et obtiennent enfin satisfaction à la faveur de ce que Pierre Jolissaint appellera, en 1867, un grand marché. Les chemins de fer jurassiens seront arrachés au Grand Conseil qui les accordera en considération d'objectifs plus politiques qu'économiques.

Retracer les principales étapes de cette émergence, c'est évoquer des revendications d'abord régionales, puis à l'échelle de tout le Jura.

Dès 1842 — avant l'ouverture du Bâle - Saint-Louis et du Spanischbrötlibahn zuricois — alors que s'ébauche la transversale Dijon - Besançon - Belfort - Mulhouse (l'A-36 actuelle !), un comité bruntrutain appelle l'intervention du gouvernement en faveur d'un tracé proche de la frontière, point de départ d'une diagonale bernoise. Dix ans plus tard, Jules de Lestocq, de Porrentruy, défend le projet d'une ligne de Montbéliard à Olten, épine dorsale d'un vaste ensemble industriel régional, mettant en relation les forges jurassiennes et comtoises, des Japy, Bornèque, Peugeot, Paravicini et von Roll.

De son côté, l'Erguël contribue, en 1853, par de fortes sommes aux frais d'études d'une ligne Paris - Zurich et accessoirement Berne, par Besançon, Morteau, La Chaux-de-Fonds, Saint-Imier, Pieterlen, Soleure. Il s'agissait de faire prévaloir le Col des Roches sur les Verrières ; ce fut en vain : Neuchâtel l'emporta et le *Franco-Suisse* opta pour le second passage.

Devant l'échec de ces tentatives régionales, Xavier Stockmar, «père du réseau complet», suscite, en 1856, un comité d'organisation de neuf membres, presque tous delémontains, où se distinguent le colonel Buchwalder, l'avocat Edouard Carlin, l'inspecteur des mines Auguste Quiquerez et Kaiser, directeur de fonderie. Une demande en concession pour le réseau complet est écartée par le Grand Conseil, faute d'études détaillées. Trois ans plus tard, la majorité des communes du Jura instituait un conseil supérieur de soixante-deux membres, représentatifs aussi bien des partis politiques que des divers milieux sociaux. Saisi d'une nouvelle demande, le gouvernement prend désormais en charge la préparation d'un projet, que le retour de Stockmar à l'Exécutif en juillet 1862, comme directeur cantonal des chemins de fer, va accélérer. A l'assemblée de Tavannes de mars 1864, Stockmar rapporte sur les études préliminaires (coûts : 44 millions, un quart de milliard de nos francs) et sur les dispositions peu favorables ou pour le moins indifférentes de l'ancien canton. Il propose alors un système à voie étroite que l'assemblée refuse et que l'on dénommera, par dérision, *les chemins de fer à brouette*. Stockmar mort trois mois plus tard, ce n'est qu'en janvier 1867 que le Grand Conseil entre en matière, après quatre ajournements.

A l'origine des réticences du gouvernement et surtout du Grand Conseil, la conjonction de quatre facteurs :

1) Sous l'ancien régime, l'axe de circulation de la République de Berne allait d'est en ouest, reliant les territoires de l'Argovie aux bords

du Léman. Après 1815, ce n'est qu'avec peine que le Jura parvient à imposer une transversale nord-sud.

2) De l'avis des notabilités consultées en 1852, notre contrée présentait trop d'obstacles pour être mise au bénéfice du nouveau moyen de locomotion. Le député Hofer renchérissait en 1867 :

> « Le Jura, par sa situation géographique, n'est pas propre à être relié à l'ancienne partie du canton à l'aide d'un réseau de chemin de fer et cette situation nous ne saurions la modifier. »

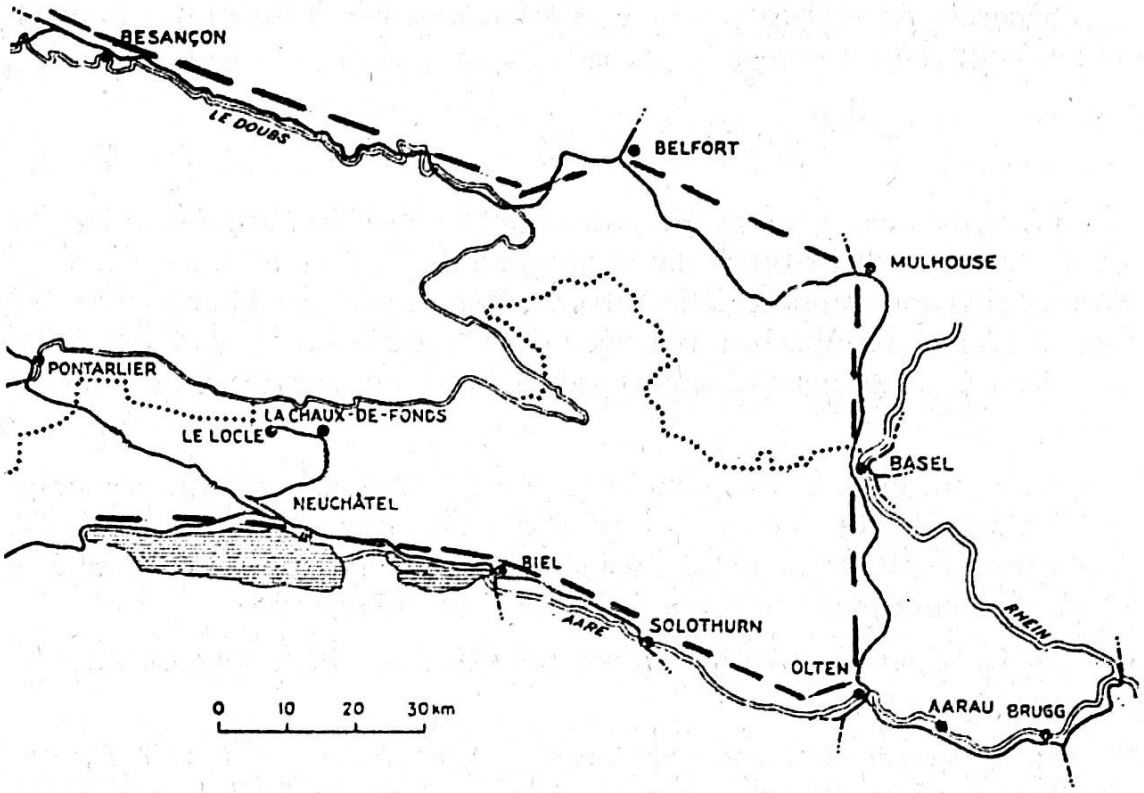
Selon une pétition de Nidau, le Jura, insuffisamment peuplé et trop pauvre pour fournir les éléments d'un trafic rémunérateur, arrivait trop tard. Ce qui faisait observer au conseiller d'Etat Paul Migy que

> « malheureusement le Jura est inconnu à la plupart des membres de cette assemblée ».

Jolissaint parlait d'une muraille de Chine.

3) La politique de la Compagnie bâloise du *Central* suisse, à laquelle le gouvernement de 1850 avait conféré un monopole, défavorisait notre région. Disposant d'une concession pour le prolongement de la ligne Bâle - Olten - Murgenthal dans la direction de Langenthal jusqu'à Herzogenbuchsee, elle condamnait toute parallèle par Delémont. De plus, le *Central* sollicita, en 1858, la concession pour Bienne - La Neuveville. Avec une ligne continue d'est en ouest, la compagnie pouvait ériger une barrière infranchissable. L'intervention de la députation jurassienne, emmenée par X. Stockmar, de même que l'hostilité croissante de l'ancien canton à l'égard du *Central* qui tardait à relier Berne à Thoune, attribuèrent le tronçon Bienne - La Neuveville à une société d'origine bernoise, l'*Est-Ouest*. Celle-ci devait en outre, condition expresse, se charger de l'étude du réseau jurassien. Mais elle fit faillite, engloutissant une subvention cantonale de deux millions (dix millions de nos francs) et l'Etat dut reprendre à son compte l'achèvement des lignes Bienne - La Neuveville et Bienne - Berne. Il était ainsi, contre son gré, promu maître d'œuvre et inaugurait en Suisse le système des chemins de fer d'Etat, sur le modèle prussien.

4) A la fin de 1866, des quatorze voies exploitées sur le territoire de la Confédération, le canton de Berne en possédait le plus. Leur établissement avait éprouvé les finances cantonales et une pétition, largement répandue dans la campagne bernoise, brandissait le « spectre hideux » du déficit annuel d'un demi-million du chemin de l'Etat. C'est pour restaurer l'équilibre budgétaire que le Grand Conseil assujettit le Jura à l'impôt du revenu, en 1863. Ainsi se précisaient les termes d'un marchandage que la détérioration du climat politique allait rendre dramatique. *Le Progrès*, moniteur radical de Delémont, commentait ainsi le discours solennel de Napoléon III à Auxerre, le 6 mai 1866 :



Réseau ferré en 1864
Autoroutes réalisées ou projetées en 1973

——— Ligne à voie normale (1864) — — — — Autoroute

« *Je déteste les traités de 1815*, doit-il avoir dit (...) au moment où l'Europe semble menacée d'une guerre générale. Si, comme tout le fait craindre encore, cette guerre éclate, et si Napoléon III se trouve du côté des vainqueurs, que répondra la Suisse à l'empereur des Français, venant couvert de lauriers revendiquer des droits sur les contrées que les traités de 1815 ont enlevées au premier empire ? »

Ecartant l'éventualité d'une intervention armée, l'éditorialiste envisageait une consultation populaire à l'exemple — récent — de celle de Nice et de la Savoie, et il conseillait pour contrebalancer le prestige du chef heureux d'une nation restée victorieuse que

« conséquemment le canton de Berne et aussi la Confédération devraient, entre autres, s'empresser d'aider puissamment au Jura à construire ses chemins de fer, afin de le relier par des voies de communication faciles à la mère-patrie (...) Surtout, plus de tergiversations, plus d'ajournements. Catilina est à nos portes. Il ne faut pas que Napoléon vienne le premier dire aux Jurassiens : Les traités de 1815 n'existant plus, je vous fais un chemin de fer, si vous voulez être avec moi ».

Séparation : mot-tocsin. Une pétition massive des communes jurassiennes appuyait cette mise en garde.

* * *

C'est sous ces auspices que s'engage le débat au Grand Conseil. La bataille parlementaire dure toute une semaine. Les ténors interviennent : Pierre Jolissaint, préposé à la direction cantonale des chemins de fer, August von Gonzenbach, rapporteur de la commission, Jakob Stämpfli. Les orateurs soulignent d'emblée que l'enjeu est politique, au premier chef :

> « Le canton de Berne, s'exclame von Gonzenbach, paraît être arrivé à l'une de ces époques de crise qui décident souvent du sort des peuples comme de celui des individus. A notre sens, il se trouve en ce moment placé en présence d'une triple alternative :
>
> 1. La séparation volontaire et politique des deux parties du canton ;
>
> 2. le désaccord continu et toujours croissant de ces deux contrées ; désaccord qui entrave toute espèce de progrès dans la vie politique ;
>
> 3. la tranquillisation de la population jurassienne au moyen d'un grand sacrifice en faveur de ses chemins de fer ».

En votation finale, le décret obtient 137 voix contre 87. Il apparaît, à l'analyse, que 49 députés du Jura et de Bienne l'ont approuvé en bloc, tandis que les élus de l'ancien canton ne l'ont accepté qu'à une voix de majorité : 88 contre 87. En revanche ces derniers se sont prononcés par 95 oui et 80 non pour le référendum, proposition rejetée grâce au vote compact des représentants du Jura.

Pour l'immédiat, le décret assurait la réalisation du réseau restreint par une prise d'actions qui couvrait le tiers des frais d'établissement, soit 4.500.000 francs pour Bienne - Sonceboz - Tavannes, 1.700.000 francs pour Sonceboz-Les Convers et 750.000 francs pour Porrentruy-Delle, en tout et en chiffre rond sept millions. En donnant priorité aux tronçons, excentriques, de l'Ajoie et du Vallon de Saint-Imier, le Grand Conseil soulignait le dynamisme économique de ces deux régions, alors les plus populeuses, industrialisées et promptes à souscrire des actions, en même temps qu'il désamorçait les mécontentements les plus manifestes. De Porrentruy pour aller traiter une affaire à Berne, il fallait trois jours. En obtenant une communication ferroviaire avec Berne par Delle et Bâle, le district se rapprochait de la capitale. Le détour par l'Alsace 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.

Trois événements vont bientôt hâter la réalisation du réseau *complet* (cette fois) et lui donner une haute importance :

1) l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine à l'Allemagne fait soudain de Porrentruy, à l'exclusion de Bâle, le débouché de l'*Est* français ;

2) avec l'ouverture du Mont-Cenis, livré à l'exploitation en 1871, on espérait qu'une grande partie du transit des provinces des bords du Rhin en direction de l'Italie et des ports de la Méditerranée, prendrait la voie de Bâle - Delémont - Bienne ;

3) la construction, jugée certaine, du Gothard dégageait de nouvelles perspectives.

Quel était l'enjeu des débats du Grand Conseil d'où devait sortir le décret du 26 février 1873 ? Convoqués sous serment, les députés avaient à se prononcer sur l'application des dispositions de 1867 qui prévoyaient :

1) une subvention en espèces de 7 millions, fixée une fois pour toutes ;

2) un apport en nature, au cas où une compagnie offrant les garanties nécessaires se chargerait de la construction de tout le réseau jurassien (c'est-à-dire les prolongements de Tavannes à Bâle et à Porrentruy) ; l'Etat se déclarait disposé à céder à cette compagnie ses lignes de Bienne - Berne et Bienne - La Neuveville, au prix de revient et à des conditions à déterminer plus tard.

La discussion portait donc sur l'examen de la justification financière présentée par la *Compagnie du Jura - Berne* (nantie des actions souscrites par les communes et les particuliers), et sur les modalités de la subvention en nature promise par l'Etat en 1867. Certaines prévisions estimaient que ces demandes rencontreraient vive opposition parmi les députés ; car, d'une part, les lignes à céder, d'un faible rapport en 1867, avaient accru leur rentabilité (l'argument était d'ordre financier) et, d'autre part (argument politique), restait à savoir si la cession des deux lignes (près de la moitié du réseau de l'Etat) n'amoindrirait pas la prépondérance politique du gouvernement en matière de chemins de fer. Pierre Jolissaint, en plaidant brillamment le dossier, emporta l'assentiment et le décret fut voté à l'unanimité des 232 députés présents.

* * *

Il importe de s'arrêter aux modalités du financement, question majeure, car plus qu'à des difficultés techniques, la réalisation des chemins de fer jurassiens se heurtait à des problèmes d'argent.

Xavier Stockmar avait estimé que 30 millions suffiraient ; la part de l'Etat eût consisté dans une garantie de l'intérêt à 3 % de ce capital. Mais en 1863, l'ingénieur Dapples établit un devis de 44 millions. Le

déficit annuel de l'exploitation n'aurait pas été inférieur à 700.000 fr. Sacrifiant la ligne internationale, Stockmar se rabattit sur une voie étroite qui aurait coûté 20 millions. Mais, au fond du cœur, il ne renonçait pas à son rêve ; il frappait à toutes les portes, examinait toutes les combinaisons, voire les plus extravagantes en apparence. Un moment, il pensa même convertir en taillis les forêts domaniales du Jura, aménagées en hautes futaies, et à prélever, sur le produit des coupes, une somme de trois millions qui eût été versée sans intérêt pendant 25 ans à la compagnie. Notons qu'en 1878, lorsque les communes actionnaires durent libérer les montants souscrits, elles pratiquèrent des coupes à blanc dans leurs forêts. Jusqu'en 1877, l'exploitation en moyenne annuelle s'élève à 15.000 m^3 ; en 1878 elle passe à 62.000 m^3, non compris les abattages des particuliers qui doublent ces derniers chiffres. C'est à ces coupes excessives qu'on attribua les débordements catastrophiques de la Suze en 1881. Des photographies gardent le souvenir d'une Combe Grède chauve.

Stockmar a échoué parce que le devis ascendait à 44 millions. En réalité les frais d'établissement s'élevèrent en 1877, à l'achèvement de la construction, à près de 60 millions, y compris la ligne Berne - Bienne - La Neuveville (11,5 millions), mais on avait échelonné l'entreprise. Le capital se compose de 32 millions en actions et de 28 en obligations. Avec 18,5 millions, l'Etat de Berne est le principal actionnaire ; si, formellement, la *Compagnie des chemins de fer du Jura bernois* était une société privée, l'Etat, pratiquement, y avait une position prédominante. Les communes du Jura détiennent 8 millions, les particuliers jurassiens 1.100.000, la *Compagnie de l'Est* 4.500.000, le solde est couvert par Bâle-Ville et Soleure.

Sans entrer plus avant dans le commentaire de ces chiffres, il faut souligner les sacrifices extraordinaires des communes, municipales et bourgeoises. Leur enthousiasme pour le nouveau moyen de locomotion, l'espoir qu'elles fondaient en lui, les entraînèrent à des prises d'actions qui en mirent beaucoup dans la gêne. Saint-Ursanne, avec un peu plus de 700 habitants, se chargea d'un montant de 550.000 francs (3 millions de nos francs). La plupart furent obligées d'introduire l'impôt communal et, dès 1880, cherchèrent à se débarrasser de leurs actions. Souscrites à 500 francs la pièce, ells furent lâchées à des prix variant entre 195 et 350 francs. Ainsi la bourgeoisie de Delémont en cède 900 (en septembre 1880) à 235 francs. Par la suite, les résultats d'exploitation s'améliorèrent et la compagnie versait en 1889 un dividende de 4 ½ %.

Le cours des actions en bourse subit de grandes fluctuations, inexpliquées au début. En fait, ces titres partaient à Paris, à Francfort et à Darmstadt, et la presse dénonça bientôt cette hémorragie au profit des « juifs allemands ». Car désormais se précise l'enjeu et c'est la maîtrise des voies d'accès aux percées alpines, au Simplon, en particulier, que se disputent la France et l'Allemagne. Les financiers allemands détiennent à la fin des années 1880 une position solide dans la *Compagnie du Jura-Berne-Lucerne* et plus solide encore dans celle de la *Suisse occidentale* -

Simplon. Ces deux sociétés fusionnent en 1890 sous le nom de *Jura-Simplon.* La Confédération rachète alors au canton de Berne un lot d'actions, atout pour la nationalisation qui intervient en 1898 et qui rapporte à l'Etat de Berne un gain de 3.800.000 francs.

* * *

Parmi les nombreux problèmes de la réalisation, les disputes relatives au tracé méritent rapide mention. C'est à propos des Rangiers que les ingénieurs déployèrent le plus large éventail de solutions. Avant l'annexion de l'Alsace - Lorraine la ligne devait se diriger sur Glovelier, longer ensuite par Boécourt et Séprais la chaîne de la Caquerelle jusqu'aux Rangiers, traverser cette montagne et aboutir à Porrentruy par Cornol et Alle (cf. le projet Buchwalder et d'autres variantes de Greppin). Après 1870, les rampes et les courbes étant jugées trop fortes pour un trafic international, la *Compagnie de l'Est* envisagea d'abord de passer par la Lucelle, en abandonnant même Porrentruy, entreprise que soutenaient les Bâlois avec leur *Basler Jurabahn.* Mais la fermeté de la Confédération et du canton de Berne fit triompher la ligne par le centre du Jura et par les tunnels du Doubs ; l'*Est* prit à sa charge les frais supplémentaires de 4,5 millions. On projeta aussi un raccourci Reuchenette - entrée du tunnel de Pierre-Pertuis, évitant le coude Sonceboz - Corgémont. Le Moutier - Granges envisagé dès la fin du XIXe siècle ne sera achevé qu'en 1915, avec des capitaux français.

Il faudrait évoquer les entrepreneurs, en majeure partie des Français, et tous ceux qui ont soumissionné, spécialistes allemands et anglais de l'infrastructure ferroviaire qui ont mis l'Europe dans un corset de fer. Signalons Gustave Eiffel qui a fourni l'armature métallique de plusieurs ponts, en particulier de celui de Münchenstein. Sa construction satisfaisait aux normes fédérales ; il s'y produisit néanmoins en 1891 la plus grande catastrophe ferroviaire de Suisse avec 73 morts et 171 blessés. Les partisans de la nationalisation des chemins de fer en tireront argument pour imposer leur programme en 1898.

Il faudrait évoquer les ouvriers, plusieurs milliers, la plupart des étrangers : Italiens, Allemands, Alsaciens, et aussi Suisses allemands. Toute une population flottante qui retient l'attention des commissaires spéciaux français, car il y avait de nombreux déserteurs et des militants de l'Internationale qui y trouvaient un bouillon de culture. A travers les archives de la police et des tribunaux, l'historien exhume toute une vie quotidienne colorée : rixes, meurtres, viols, charivaris tumultueux lors de mariage (quand un étranger épouse une fille du cru, la jeunesse proteste contre celui qui soustrait une fille du lot normalement destiné au groupe des célibataires du village).

* * *

Enfin, le 30 mai 1877, — c'est la troisième date significative —, le réseau complet était inauguré par une manifestation solennelle en l'église des Jésuites de Porrentruy. De l'ample compte rendu du *Pays*, qui déplorait qu'on ait érigé en salle de banquet une église servant encore au culte cinq ans plus tôt, extrayons la péroraison du discours de Quiquerez :

> « N'oublions pas que onze princes-évêques et quelques douzaines de jésuites reposent sous nos pieds, là, dans un caveau obscur. J'ai vu et touché leurs momies desséchées et tombant en poudre. Elles prouvent que les grands de ce monde ne sont que cendre et poussière. Ils ne laissent après eux que le souvenir du bien et surtout du mal qu'ils ont fait. »
> « Voilà, ajoutait le chroniqueur, ce qu'a dit ce vieillard qui a déjà un pied dans la fosse. Ces paroles ont jeté du froid dans l'assemblée. Effectivement, ce n'était pas habile de rappeler aux députés bernois qu'ils étaient attablés sur un cimetière ! »

On le voit, Auguste Quiquerez, l'historien, a largement payé son tribut au prophétisme de l'époque. Les apôtres du nouveau mode de communication se font en même temps les zélateurs d'une religion séculière, exaltant avec E. Schüler de Bienne,

> « ces trains (qui) avec leurs colonnes de fumées montreront au peuple le chemin du progrès comme jadis la colonne de nuée traçait au peuple hébreu la route pour la terre promise ».

L'apologie du progrès fatal s'accompagne d'un anticléricalisme agressif et d'un unitarisme simplificateur. A l'ombre des clochers se prépare la grande guerre des grands principes. Le 26 février 1873, lorsque, sur les remparts de Berne, le canon tonne à cent et une reprises pour annoncer au peuple et à la ville le vote du Grand Conseil, le chroniqueur de la *Nouvelle Gazette de Zurich* rapporte que les habitants crurent que les mortiers appelaient aux armes et qu'ils donnaient le départ aux deux bataillons d'élite et à la compagnie de carabiniers de piquet en prévision de troubles consécutifs à la révocation de Mgr Lachat (28 janvier) et à l'interdiction faite aux curés de lire sa lettre pastorale. A l'heure même où la première déflagration faisait trembler les fenêtres de la salle du Parlement, Casimir Folletête remettait à la Chancellerie une protestation signée par 9000 « ultramontains », comme dit le journaliste, contre les mesures ecclésiastiques.

A rapporter ces faits, il ne s'agit pas seulement d'alimenter une gourmandise toute historienne du pittoresque et du vécu. Entre ces événements, plus que simple juxtaposition, il y a les rapports d'une causalité réversible, projet sinon cohérent, du moins concerté. Car si les chemins de fer étaient compensation pour les dépenses consenties en faveur de l'ancien canton (correction des eaux du Seeland, voies ferrées) et contrepartie à l'introduction de l'impôt sur le revenu — qui payait d'ail-

leurs l'intérêt du capital que l'Etat de Berne se proposait d'engager dans le réseau jurassien — ils devaient en outre autoriser l'uniformisation des législations et sceller l'unité cantonale. (Cf. Bernard Prongué : *L'esprit « national » du libéralisme jurassien et le but national du radicalisme suisse* — Porrentruy, 1972.) C'est dans cet espoir que le journal privilégié de Pierre Jolissaint, *Le Vallon*, édité à Saint-Imier, changea de titre au lendemain du décret de 1867 et devint *Le Jura bernois*. Le Kulturkampf avec son projet d'église catholique nationale complétait ces mesures. Les chemins de fer, on le voit, étaient un instrument de haute politique. Dans son ambition centralisatrice, cette démarche n'est pas sans analogie avec celle des Etats-Unis qui, à la même époque, mettent fin à la « frontière », avec celle de l'Allemagne en mal d'unification, de la France et de son césarisme technocratique.

A l'échelle de la Suisse, la politique ferroviaire bernoise ne manque pas d'allure, de hardiesse et même de témérité. En 1877, le Conseil exécutif avait accordé à la *Compagnie du Berne-Lucerne*, après plusieurs subventions ratifiées par le peuple, un million d'avance (6 millions de nos francs), outrepassant ses compétences. On parla de comptes fantastiques. Le vote référendaire du 26 août 1877 rejeta à une forte majorité, dans tout le canton, le plan financier gouvernemental. Désavoué, l'exécutif démissionna en bloc, le 17 septembre 1877. L'Etat s'était essoufflé dans sa politique ferroviaire et la suprématie sans partage d'une certaine forme de jacobinisme étatiste et centralisateur sombrait. Jusqu'à la revision de la Constitution en 1893, la croissance de l'Etat cantonal sera ralentie, sinon stoppée.

Quant au Jura, il est incontestable que l'unanimité initiale de sa revendication en faveur des chemins de fer manifesta sa vitalité régionale, permit d'imposer ses vues et d'obtenir l'instrument de sa régénération. Le Comité supérieur qui, selon Stockmar, préfigurait un parlement jurassien, a tenu le rôle d'une véritable chambre économique.

Il faudrait analyser l'incidence de la révolution des transports sur la croissance régionale de la fin du XIXe siècle à la Grande Guerre (favorisant le passage décisif du foyer à l'atelier, et de l'atelier à l'usine), comment les provinces jurassiennes se sont recentrées autour de Delémont et de Moutier, le long du couloir de circulation, comment ensuite les voies secondaires ont resserré les mailles de ce tissu, l'enrichissement de la civilisation matérielle (introduction du gaz par amenuisement du prix de la houille, remodelage de l'urbanisme ferroviaire), la transformation des mentalités (germanisation plus ou moins durable : en 1880, 45 % de la population parle allemand à Delémont, diffusion du socialisme acclimaté souvent par les cheminots) : l'histoire, peu à peu, prend possession de son domaine, élargissant ses curiosités jusqu'aux portes du présent. Puisse-t-elle retrouver son sens par anticipation et nous inspirer les vertus d'opiniâtreté des destinées qui ont eu la figure des nôtres.