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: 2 (1931)

Heft: 3

Artikel: Les routes jurassiennes

Autor: Peter, A.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-823789

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: 16.12.2025

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

ments qu'a fournis la participation de la Société jurassienne de développement à la Foire suisse de Bâle ; ils furent nombreux et hautement suggestifs.

Mais de tout cela, je me réserve de parler ailleurs et m'empresse de me résumer pour conclure : Restons à l'auberge, l'auberge primitive et de bon aloi, restons à la bonne vieille cuisine, simple mais savoureuse, aux recettes d'antan aimées des dieux ! Que les cordons-bleus n'oublient jamais que « c'est, selon l'expression de Brillat-Savarin, dans les vieux pots qu'on fait de bonne cuisine ». En somme, le secret de la réussite d'une hôtellerie réside dans les quelques points suivants : cuisine à la fois simple, mais généreuse, mets variés et assortis en utilisant les ressources locales; une cave à la mesure du menu, ensuite, un cadre agréable, c'est-à-dire un décor harmonieux, intime et gai ; un service attentif et rapide ; enfin, des prix en rapport avec les plats offerts.

Depuis un certain nombre d'années, le Jura est très couru par les touristes bâlois, qui nous arrivent par les moyens de locomotion les plus divers. Il est possible de faire plus encore pour les attirer et les retenir. Il faut qu'ils aient l'impression que telle est notre volonté bien arrêtée, et nous verrons leur nombre doubler et tripler. D'autres régions nous envoient également des visiteurs, qui augmenteront de même. Ce n'est pas sur l'étranger qu'il faut compter, mais c'est le flot des touristes nationaux qu'il convient d'attirer.

Il y a là un champ d'activité immense pour les groupements corporatifs intéressés et pour notre Société jurassienne de Développement. Tout le travail qu'ils feront profitera non pas seulement aux hôteliers et cafetiers, comme d'aucuns pourraient le penser, mais indirectement à toute notre petite patrie jurassienne.

C'est aussi le but que nous nous étions proposé en écrivant cet article. B. S.

Les routes jurassiennes

C'est aux Romains également que revient l'honneur d'avoir créé un réseau routier à travers le Jura. Mais à la chute de l'Empire romain d'Occident et pendant tout le moyen-âge comme dans toutes les autres régions de l'Europe, l'entretien des routes fut pour ainsi dire abandonné. Il faut remonter au début du XVIIIe siècle, à l'époque de la création de service de postes, pour la reconstruction et le développement des routes dans le Jura. C'est vers le milieu du XVIIIe siècle, que furent aménagées les principales artères routières, remontant la vallée de la Birse, la vallée de la Sorne et reliant l'Ajoie à la vallée de Delémont et aux Franches-Montagnes.

Toutefois, pendant la tourmente révolutionnaire et les guerres napoléoniennes, les routes du Jura étaient loin d'être en bon état et ce n'est qu'à partir de 1815, soit depuis la réunion du Jura au canton de Berne, qu'une amélioration dans l'entretien des routes et dans la création de nouvelles voies de communication fut constatée. Le XIXe siècle donna au Jura un réseau routier très développé et néanmoins, il s'élevait fréquemment au sein de la population de nombreuses doléances au sujet de la construction et de l'entretien des routes. En outre, vers les années 1860, la construction de chemins de fer à l'entour de notre pays, porta même un coup formidable à l'importance du roulage sur nos routes. Cependant, si la création des chemins de fer jurassiens dans les années 1870-1880 enleva aux routes principales le trafic, les routes secondaires, par contre, se développèrent considérablement. Durant cette époque, du reste, dans tous les pays, on construisit des routes devant relier une ou plusieurs localités, ou toute une contrée, à des stations de chemins de fer.

La construction des routes dans le Jura à la fin du siècle dernier et au début de notre siècle ne fut à aucun moment ralentie et cependant par ses nombreuses doléances, on constata que la population n'était point satisfaite. Il faut surtout en attribuer la cause au mauvais état d'entretien des routes, à l'emploi de mauvais matériaux calcaires engendrant de la boue et de la poussière.

Mais voilà, qu'au début du XXe siècle, apparaît l'automobile, dont le développement rapide devait modifier complètement le mode de construction et d'entretien de la chaussée de nos routes.

Pendant la mobilisation 1914-1918 la plupart des routes du Jura furent mises à une rude épreuve. Elles avaient généralement une chaussée trop étroite, on réduisait leur largeur, car on admettait qu'une route moins large demandait moins d'entretien, d'autant plus que les disponibilités budgétaires étaient insuffisantes pour un entretien rationel. C'était une erreur ! On dut donc pendant la mobilisation déjà, les élargir et fréquemment sous de larges et hauts accotements, on rencontrait des rigoles pavées. Des détachements de routes furent organisés à partir de 1916 et jusqu'à la fin de la guerre, on travailla dans le Jura à l'aménagement de nos routes.

La guerre terminée cependant, à part quelques sections, d'une manière générale, on pouvait dire que les routes étaient loin d'être en bon état. Le développement de l'automobilisme exigea également de la part des pouvoirs publics de consacrer une grande attention aux routes. Aussi, à partir de 1922, eut lieu dans le Jura l'application des premiers revêtements modernes à base de bitume et de goudron. D'importants efforts ont été faits pendant la dernière décade pour aménager les routes du Jura : la configuration du sol, la pauvreté du pays en pierres dures exigent évidemment

des sacrifices financiers bien supérieurs à ceux que peuvent demander des routes d'autres régions mieux favorisées dans ces domaines. Cependant, les expériences acquises, les recherches et essais effectués, permettent d'utiliser judicieusement et dans la plupart des cas nos calcaires jurassiques les plus durs.

Actuellement le 80 % des routes de grandes communications traversant le Jura sont réfectionnées. Elles ont été élargies à 6 et 7 m., elles ont reçu un revêtement moderne et à bref délai, leur aménagement sera terminé complètement. Il s'en suivra évidemment une intensification des travaux de réfection à exécuter sur les routes de deuxième et troisième ordre ; le 25 % de celles-ci seulement est pourvu d'un revêtement moderne jusqu'à présent. Il nous reste donc encore beaucoup à faire pour l'aménagement complet de notre réseau routier. Il ne faut pas oublier, cependant, que l'adaptation d'un réseau de routes au besoin de la circulation actuelle n'est pas seulement fonction des crédits disponibles, mais le facteur « temps ou durée d'exécution » joue également un rôle important. On ne peut pas travailler partout à la fois, il faut y aller avec méthode, condition indispensable pour obtenir le maximum de succès.

Les chiffres suivants donnent un aperçu de l'effort accompli dans le domaine de l'aménagement de notre réseau routier :

En 1912, le budget du canton de Berne pour l'entretien et la construction des routes était de *fr. 1.325.000.—*.

En 1919, il passait à *fr. 2.400.000.—* et en 1928 à *5.850.000.—* pour atteindre en 1930 *fr. 8.200.000.—* environ.

Ces chiffres se passent de commentaires et il va aussi de soi que de ces millions affectés à l'aménagement des routes, le Jura a eu la part qui lui revenait.

Prochainement vont s'ouvrir à Pierre-Pertuis des chantiers pour l'aménagement de la route, côté sud. On y consacrera des sommes importantes ; aussi cette correction constituera une date importante dans l'aménagement du réseau routier jurassien. L'effort qui va s'accomplir à cet endroit contribuera à renforcer dans une large mesure les liens qui doivent unir le Jura au canton de Berne. La correction de la route de Pierre-Pertuis permettra en toute saison l'accès de nos vallées et contribuera certainement au développement du grand trafic.

Notre Jura aux riantes vallées, aux paysages si variés, est certainement une contrée de tourisme : plus on circule dans nos vallées, sur notre plateau, plus on aime et plus on admire la beauté de nos sites. Eh bien, si nous voulons attirer chez nous les automobilistes, nous devons leur offrir un réseau routier en parfait état ; nous devons avoir des routes larges offrant le maximum de sécurité et des routes pourvues d'un revêtement moderne correspondant aux besoins de la circulation.

Les sacrifices consentis contribueront au développement du tourisme chez nous, et au renforcement de notre économie, car n'oublions pas que les sommes consacrées par l'Etat à construire de bonnes routes, augmentent notre richesse nationale.

A. PETER.

Le Jura intime en trois jours

1. *Delémont-St-Ursanne.* — Nul point de départ ne vaut Delémont, croyons-nous, pour entreprendre une course à travers le Jura, car c'est là même que nous situerions « le jardin » de ce coin de terre aux aspects si divers. Bien à l'aise au point où la vallée atteint sa plus grande largeur, jouissant d'un horizon aux lignes ondoyantes et sans heurts, la ville s'étage de la Sorne jusqu'au pied de la montagne, que le touriste atteint en traversant toute la ville. La Porte-au-Loup lui aura rappelé en passant, que ce fut autrefois un bourg fermé d'une enceinte et qui connut les rigueurs de la guerre et des invasions.

Par un chemin bordé de nombreux noyers l'on atteint le pâturage et la forêt. Bientôt la montée se fait plus forte, on gagne de la hauteur et au bout d'une heure et demie d'une promenade facile on se trouve, à la sortie du bois, au haut de la montagne qui étire son long dos de mouton. L'avenante auberge de la Haute-Borne vous invite à un petit arrêt, afin de jouir en toute tranquillité de la vue et du bon air que, seule, la montagne peut offrir.

Obliquant ensuite droit sur l'ouest, on se tient constamment sur la croupe arrondie de la Montagne de Develier. A travers de beaux pâturages on coupe la route de Bourrignon-Lucelle et gagne en cinq quarts d'heure une espèce de coupole-belvédère, les Ordons, à 999 m. D'ici, l'on domine tout ce qu'on appelle le Jura-Nord et même davantage. La vallée qu'on a quittée ce tantôt, s'offre dans toute son étendue, de la Caquerelle au Val Terbi, limitée au sud par les plissements médians du Jura, dont le Raimeux est le plus élevé. Un peu à droite, le regard pénètre déjà sur le plateau des Franches-Montagnes, pour glisser ensuite dans la profondeur des Côtes du Doubs, vers St-Ursanne. Mais c'est au nord que l'œil découvre un des plus beaux panoramas du Jura.

Au pied de la chaîne de montagnes s'étend l'Ajoie, la riante Ajoie de nos poètes, aux ondulations fuyantes, aux villages nombreux et accueillants. Saluons le château de l'Athènes du Jura, dont la tour, la Réfouss, ne commande pas seulement Porrentruy, mais à 15 km. à la ronde. Par delà Bonfol, l'œil va plus loin dans la vaste plainte d'Alsace, se perd le long du Rhin ou s'agrippe aux sommets des Vosges, pour finir à nouveau dans l'infini bleuté du pays de France.