

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:	21 (1950)
Heft:	11
Artikel:	Les grands rouliers jurassiens
Autor:	Beuret-Frantz, Jos.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-825422

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: 24.01.2026

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

LES INTÉRÊTS DU JURA

Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
CHAMBRE D'ÉCONOMIE ET D'UTILITÉ PUBLIQUE DU JURA BERNOIS

XXIe ANNÉE

PARAIT UNE FOIS PAR MOIS

N° 11. NOV. 1950

SOMMAIRE :

*Les grands rouliers jurassiens. — A travers l'actualité économique
Marché du travail*

LES GRANDS ROULIERS JURASSIENS

Le Jura et son évolution économique. — La vieille route de Bâle, route du commerce. — Moyens de transports à travers les temps : colporteurs, voyageurs, muletiers. — Voies d'eau, voies de terre.
Du roulage à l'avion.

Il y aurait beaucoup à écrire pour évoquer la naissance du commerce dans le Jura, son évolution au cours des âges et préciser l'étendue de nos relations d'affaires, notamment avec la ville de Bâle. Certes, ces notes brèves et incomplètes n'ont point la prétention d'épuiser un sujet aussi vaste dans le passé et le présent de nos activités si diverses, sources de notre économie de toujours. En effet, du colporteur à l'avion, quel chemin parcouru dans la voie du progrès. Que d'événements se sont succédés dans le grand livre de l'histoire de notre pays ; histoire longue et dure parfois qui a buriné l'âme d'un peuple épris de liberté, mais de race solide et laborieuse, ayant lutté avec acharnement et beaucoup peiné pour accroître sa prospérité.

Les montagnes jurassiennes s'échelonnent en escaliers, groupements heureux, source éternelle de pittoresque beauté !... Mais l'escalier n'est-il pas aussi un symbole de luttes et de combats avec autrui, avec soi-même ? Il faut du courage pour grimper et toute ascension suppose une vertu d'ascète. Ce pays ne pouvait être que la patrie par excellence des découvreurs patients, des chercheurs, qu'aucun échec ne rebute, de ces artisans artistes aux ouvrages renommés, de ces travailleurs acharnés, persévérateurs et raffinés inspirés tous par le secret de l'escalier durement gravi, marche à marche, celui de la courageuse ténacité qui fait les forts.

C'est au pied de cet escalier, tout au long des étroits vallons, qu'apparaîtront les premiers chemins du pays, chemins des hommes, chemins des animaux, chemins de contact des peuples et chemins du commerce. Le primitif colporteur transportant à dos des objets utiles pour les offrir à ses semblables, marquait ses pas sur ce chemin initial ; après lui, le vendeur muletier, précédé de sa bête au bât lourdement chargé, autre agent de transmission, ajoutait aux premiers d'autres

empreintes plus fréquentes et plus profondes. Enfin le mouvement de migration des peuples y fixa ses traces, suivies de celles des armées de ces hommes nés querelleurs, dont les massifs véhicules gravaient sur la chaussée naissante et pierreuse leur double sillon. Cette route celto-romaine de la Tanne, entre Tavannes et Tramelan, subsiste pour en attester. Aux endroits à plan incliné on découvre dans le roc deux ornières dans lesquelles invariablement roulaient les roues de primitifs chariots et, à distances égales, des entailles transversales permettant aux mulets de se cramponner solidement. Il y a eu d'autres de ces routes pour attester du passé et affirmer qu'au long des siècles notre caractère traditionnaliste nous a fait suivre les mêmes itinéraires.

Mais, la rivière était une ressource précieuse et les hommes qui avaient inventé la frêle pirogue ne tardèrent pas à utiliser l'eau comme moyen plus rapide et moins onéreux pour le transport de leurs produits bruts ou manufacturés. Habiles à organiser le flottage du bois, presque sans frais, ils découvraient l'emploi pratique du radeau, puis la barque et enfin les chalands et péniches descendant ou remontant le cours des fleuves et plus tard des canaux construits par eux.

Quand on regarde vers le passé on doit constater combien il a fallu relativement peu d'années pour perfectionner les moyens de transport par terre en passant de la malle-poste aux trains express, des grands rouliers aux chemins de fer, du camion hippomobile au camion automobile et à l'avion rapide. Mais tout d'abord quelques bribes historiques sur les origines du commerce.

A partir de quelle époque peut-on déceler l'existence d'un commerce entre les hommes, c'est-à-dire d'un trafic de marchandise, d'un négoce ? Et quelle fut l'étendue d'intensification dans l'espace de ce commerce ? Il semble, a écrit M. le professeur Eugène Pittard, qu'au début même de notre histoire (âge de la pierre taillée), il soit possible de parler de tels échanges. Certes il existe quelques relations entre ces premiers groupes de chasseurs de rennes et de cerfs, nos ancêtres, qui gitaient dans les cavernes. (Chez nous, à la montagne de Saint-Brais, dans la vallée de la Birse et ailleurs, précisément aux endroits où s'ouvriront nos premières routes, ils devaient être peu nombreux.) Cependant la trouvaille en plein continent à de grandes distances des littoraux, de coquilles de marine nous l'apprend. Celles-ci, bijoux primitifs, étaient peut-être parvenues à l'intérieur des terres par des relations sans régularité, de proche en proche et non — ce qui serait le véritable commerce — par un colportage organisé.

Selon M. Pittard toujours, l'importance sociale des relations commerciales préhistoriques, apparaît réellement avec l'âge de la pierre polie, et elles furent un lien puissant entre les hommes. Ils sont devenus agriculteurs et pasteurs, donc sédentaires. Ils ne peuvent guère se déplacer, car ils doivent rester en contact permanent avec leurs champs et leurs troupeaux. Mais ils utilisent les services d'intermédiaires qui eux ont pris cette initiative de faire circuler au travers de l'Europe les matières premières ou les matières ouvrées, tels nos voyageurs de commerce d'aujourd'hui. Comment le paiement de ces matières, silex, pierres dures, obsidiennes et aussi objets manufacturés : poteries, bijoux, etc., s'opérait-il ? Sans doute par échange (troc) comme l'Ethno-



Cliché Adij. No. 307

Les grands rouliers jurassiens sur la route de Bâle, après la traversée
du tunnel de la Roche

graphie nous en montre des exemples actuellement encore. Dans les contrées où le silex de bonne qualité se débitant en longues lames est abondant, cette roche a été l'objet d'un commerce étendu. Or, il est possible de savoir l'origine géographique d'une roche à sa composition minéralogique, observation précieuse pour connaître quels furent le centre d'exploitation et les chemins de diffusion. Le silex du Grand Pressigny avec ses vastes ateliers est parvenu jusqu'en Suisse dans les habitations lacustres ; il a été recueilli sous l'aspect de belles lames, les unes paraissant avoir été travaillées sur nos stations mêmes. Ainsi en attestent les nombreux travaux de l'éminent archéologue des stations lacustres, notre regretté compatriote, le Dr Victor Gross, de La Neuveville, auquel du reste le lac de Bienne qui garda si longtemps au fond de ses eaux vertes le secret de notre préhistoire, livra de tels objets : des armes, des vases et des canots d'écorce fragile.

Quelle était alors la configuration de notre pays ? Suivons M. le Dr Henri Joliat, le savant historien, dans son étude sur l'époque celtique. Il paraît certain, dit-il, que le territoire jurassien bernois était alors une terre de confins, partagée entre trois peuples : les Séquanes, les Rauraques et les Helvètes qui se touchaient à Pierre-Pertuis¹⁾ la fameuse porte rocheuse que les Helvètes-Romains creusèrent pour agrandir les communications entre Aventicum (Avenches) d'une part, Epamandorum (Mandeure) ou Augusta Rauracorum d'autre part. Vraisemblablement les Rauraques occupaient les environs de Bâle et tenaient à cet endroit le passage du Rhin, comme ils le tinrent ensuite sous l'empire romain et à l'époque des invasions, d'où la prospérité de leur capitale Augusta Raurica (ou Rauracorum) qui après sa destruction par les Barbares, vers 450 après J.-C., dut être remplacée par une ville voisine : Basilea = Bâle.

Notre contrée avait alors déjà ses propres ressources et jouait un rôle industriel assez notable. C'était l'un des pays du fer, pourvoyant l'Helvétie et aussi la Séquanie sans doute, des armes et des outils qui permirent à cette civilisation celtique d'être longtemps la rivale de Rome avant de succomber devant l'esprit d'organisation plus méthodique et la science plus haute des Latins.

Les trouvailles importantes de monnaies celtiques et gauloises, en argent, en bronze et en ce mélange de cuivre jaune et rouge qu'on nomme potin, attesteraient des transactions dont elles étaient le prix.

Selon Auguste Quiquerez, la contrée qui a fourni le plus de traces de l'ancienne sidérurgie est ce quartier de la montagne, entre la vallée de Delémont et celle de Tavannes. Il y a trouvé quantité de fourneaux primitifs en terre réfractaire, comme aussi en Erguel. Il est aujourd'hui certain que la Tène, cette station située à l'angle nord du lac de Neuchâtel, était l'entrepôt du fer jurassien. Les fouilles archéologiques ont révélé que la plupart des marchandises qui furent découvertes en ces lieux étaient neuves : épées dans leur fourreau, objets emballés dans une toile grossière dont la rouille a laissé des traces sur le métal, des haches de fer à douille à manche courbe, des débris de poterie à grains de quartz, confectionnés à la main, lingots de fer en forme de

1) On prétend aussi que l'emplacement de la vieille borne triangulaire de Biaufonds, sur le Doubs, aurait délimité jadis les terres des Séquanes, des Hélvètes et des Rauraques.

pyramides doubles, tout cela provenait des ateliers de fabrication qui ont livré au monde gaulois de si remarquables produits métalliques. On comprend aisément pourquoi à une époque où la voie fluviale jouait un rôle prépondérant, on choisit cet emplacement prédestiné, au confluent des trois lacs sur la route mettant en communication les vallées du Rhin et du Rhône, la vieille route légendaire des Argonautes.

Après Bibracte et la défaite d'Arioviste, le pays était devenu chose de César. Les Romains sachant joindre l'utile à l'agréable, dans cette vue et aussi pour faciliter également le mouvement des troupes, le commerce et les voyages, perfectionnaient les routes existantes et en construisaient de nouvelles. En Rauracie on comptait quatre voies principales, dont une de Bâle à Besançon, par Kembs, Grandvillars et Mandeure, puis une autre celle de Pierre-Pertuis par Delémont, Laufon, vers le Rhin ; enfin des routes intermédiaires assuraient la liaison entre les diverses contrées de l'intérieur.

La domination romaine apporta de grands changements dans les mœurs simples des Rauriques, leur genre de vie fut amélioré comme leur habillement. L'architecture contribua aussi à changer l'aspect du pays. Leur influence s'exerça par l'instruction dans les écoles municipales et encore dans les arts, l'agriculture et l'industrie. L'élevage des bestiaux et des chevaux était très répandu, l'industrie du fer perfectionné et le commerce avait pris un développement important. Si Besançon était la première ville de Séquanie romaine, aux confins de l'Ajoie, à l'est sur la route de Bâle ou plutôt d'Augusta, Mandeure était la seconde, cité riche et prospère, avec ses thermes, son théâtre, son grand marché de chevaux, son dépôt de remonte pour la cavalerie et son poste militaire permanent comme à Augusta. Faudrait-il voir vers ces régions les lointains ancêtres de la race de chevaux du Jura ? Dans les vastes forêts de chênes de la région, abondante glandée, paissaient des centaines de verrat. Les moutons et les chèvres étaient connus ; de leur laine et de leur poil on tissait des manteaux de pluie que vantait Martial. Enfin la vigne avait été introduite en Ajoie, dans le Val de Laufon et à Nugerolle-La Neuveville. Une batellerie active animait le Doubs et la Saône et transportait d'importantes cargaisons de grain, de lard fumé, de viande de sanglier et de mouton et même des bois de construction. A Rome même les jambons et salaisons séquanes étaient réputés. Les bateliers de Mandeure ramenaient dans leur port des vins, des produits alimentaires, du sel et des objets manufacturés. Le bois du Jura, le fer travaillé, la poterie, la céramique, les bijoux étaient transportés aussi par les rouliers à travers nos montagnes jusqu'au lac de Bienne et l'Aar. La « voie marchande » qui rejoignait le Rhin à Bâle et ses affluents est représentée sur les cartes avec la Suisse allemande et l'Alsace comme l'Hinterland de la Hollande.

La prospérité dans le travail et la paix durant plusieurs siècles d'accalmie, devait être troublée par les invasions qui sonnaient le glas de l'Empire romain. Le pays changera plusieurs fois de maîtres et sera ensanglanté avant de devenir la Principauté des Evêques de Bâle. La Révolution le fera français, tandis que le traité de Vienne le rattachera à la Suisse en l'annexant au canton de Berne.

Nous abrégerons une longue histoire, souvent sombre. L'épreuve a affermi les Jurassiens, cette race aux vertus solides, cette race courageuse, un peu frondeuse, aimant railler, mais solide, tenace dans son labeur, loyale dans ses promesses. Race qui ne gémit pas, mais qui agit, s'obstine, s'adapte au progrès pour aligner son économie.

Pendant les temps de dures épreuves, les moines bâtisseurs essaient de sauvegarder les faibles, ils perfectionnent les méthodes de culture, fondent des vacheries et des fruitières d'où sortiront d'excellents fromages, particulièrement ceux de Bellelay. Ils donnent un essor nouveau à l'élevage chevalin et bovin, introduisent une excellente race de moutons ; mais c'est surtout à l'artisanat qu'ils voueront des soins particulier, formant dans leurs ateliers des ouvriers habiles et même des artistes, tels les sculpteurs, maîtres huchiers, ébénistes et forgerons d'art, dont les travaux multiples subsistent et font encore partie des trésors artistiques conservés dans le pays. Les Princes-Evêques, au gouvernement bon et paternel, a dit Virgile Rossel, apporteront un soin vigilant pour assurer la prospérité, ils favoriseront les industries, la sidérurgie qui occupe de nombreux ouvriers, non seulement dans la principauté, mais jusqu'au fond de la vallée du Doubs où retentissent les martinets, les roues des taillanderies et où luisent les flammes des fours des maîtres verriers. La poterie de Bonfol occupe plus de cinquante ménages, tandis qu'à Cornol, sur l'initiative du Prince de Montjoie, on fabrique des vases, des statuettes, des jouets d'un décor heureux, puis de la faïence blanche, ornée par des peintres faïenciers spécialistes. Il en est de même à Court, à Créminal et ailleurs. Mais n'allongeons pas ces citations qu'on trouvera dans de nombreux ouvrages et notamment dans l'excellente étude de M. René Steiner : « Développement historique de l'économie du Jura bernois ». Retenons sa judicieuse remarque sur la période qui nous occupe : « Elle embrasse, dit-il, toute la durée de la Principauté de Bâle, avec Bâle comme capitale, jusqu'en 1528, puis à Porrentruy. L'influence de Bâle dans l'économie jurassienne fut certainement très grande jusqu'à la Réformation, mais elle ne cessa pas par la suite. Si avant la Réformation les artisans et les commerçants de Bâle favorisaient dans une mesure appréciable le développement de l'artisanat et l'écoulement des produits de l'évêché, le commerce et les banquiers de Bâle n'ont jamais cessé depuis lors de prendre une part active au développement économique de la principauté. On trouve le nom de riches familles bâloises à la tête de nos premières entreprises au XVII^e et au XVIII^e siècles.

Les grandes foires d'automne de la ville du Rhin exerçaient une forte séduction parmi les populations du Jura. Il est vrai qu'en matière de commerce notre montagnard fait comme l'alpicole il suit la pente sachant que l'argent se tient en bas. Aussi nos artisans étaient-ils attirés vers Bâle et à force d'y vendre leurs produits ils devaient acquérir un sens très développé des affaires. Les jeunes gens, souhaitant embrasser la carrière commerciale, prenaient donc la même route. Retenons l'un ou l'autre cas : celui du jeune Théophile Voirol de Tavannes, placé à Bâle par son père et qui fut rappelé au cours de ses études pour participer à la conscription. Plus tard il devenait gouverneur de l'Algérie et général commandant de place de Strasbourg. Dans ses mémoires le

glorieux soldat rappelle la solide formation qu'il reçut du commerçant son maître d'apprentissage. Un autre Jurassien, Victor Baume, aux Bois, ira à Bâle aussi étudier la possibilité d'acheminer les montres suisses outre mer ; il y rencontre conseil et appui et sera ensuite le premier organisateur de notre exportation d'horlogerie.

La nécessité de favoriser de bonnes voies de communication, préoccupait les corps de métiers et les corporations et elles en nantirent le Prince. Ce dernier, partageant cet avis, entreprit non seulement d'ordonner de restaurer les routes, mais il organisa les transports. Aux messagers à cheval du XVI^e siècle il substitua un service postal pour les lettres et les colis. Dans la suite il améliora ce service et au siècle suivant un trafic direct se faisait entre Porrentruy et Bâle par Lucelle ; un autre, Delémont-Bâle et enfin Delémont-Moutier-Bienne. Les routes de l'Evêché, ces routes de toujours, sont devenues routes des diligences et des transports et assurent de Bâle la correspondance pour Paris, Strasbourg, Soleure et Berne. C'est à l'Hôtel de la Cigogne que se font les relais et que les places se louent. Il y a affluence dans cette belle ville, prospère et commerçante. Le marquis de Pezay, dans ses « Soirées Helvétiques », fruit d'un voyage entrepris dans l'Est en 1771, fait des descriptions intéressantes entremêlées de vues sur les salines, l'agriculture, les canaux de navigation, la liberté de presse, etc. ; il ajoute « Que jamais voyageur ne passe à Bâle sans loger aux « Trois Rois ». Il vante le confort de la maison et sa salle à manger ouverte dominant le Rhin. C'est pour la joie des convives, c'est pour les délices des yeux que ce fleuve semble là s'échapper des vallons et des villes forestières et former en s'épanchant un canal vers Huningue. On l'entend bouillonner contre les arches d'un pont pittoresque sur lequel passent nuit et jour les pesantes jardinières du pays, resserrant l'union des deux villes que le pont sépare par un perpétuel échange de denrées des deux rives. Les hommes sont unis par leurs besoins !

La France, quand elle eut réuni le Jura au Bas-Rhin, partagea ce sentiment et se soucia d'abord de rendre les routes plus agréables. Elle fit planter 800.000 arbres sur leurs bords, mais si les guerres et les réquisitionnements appauvrirent le pays, elle tenta dans la suite d'y parer. Les archives de Colmar sont abondantes en documents précisant les efforts en vue de restaurer l'aisance. Mais ce sera le changement de sort du pays jurassien qui avantagera la situation. La période bernoise coïncidera avec une ère de prospérité et de progrès croissant, procurant au Jura un magnifique essor. L'Etat remit en ordre les routes et en construisit de nouvelles ; les postes circulèrent entre Berne et Bâle et les transports par voie de terre furent intensifiés. Les voyageurs de commerce, venus de Bâle et d'ailleurs, à travers tous les villages jurassiens, réalisaient des affaires. Le travail abondant et avec lui un gain rémunérateur augmentaient les pouvoirs d'achat.

Les marchandises étaient livrées à domicile par le roulage qui disposait d'une organisation sérieuse et réglementée. Le service des commissionnaires auquel on avait généralement recours, était entouré de traiteurs honnêtes et sûrs, les camionneurs-entrepreneurs, offrant toutes les garanties en même temps qu'une sécurité parfaite. Leurs trains d'équipages se trouvaient secondés par des relais ou dépôts de

chevaux de secours. Parmi ces rouliers on cite encore des noms : celui de Jean-Baptiste Villard à Cornol, d'Amédée Réat et de Meusy frères à Buix, Isidore Courbey à Muriaux, etc. Quant aux relais il faut rappeler ceux de Malleray, de Tavannes, avec chacun 30 et 32 chevaux de réserve, ceux de la Roche-Saint-Brais, Glovelier, Delémont, Laufon, Les Malettes, Porrentruy, Pleujouse, Renan, Mont Crosin et j'en passe. Plusieurs de ces relais secondaient aussi le trafic des diligences. Enfin, chaque maître d'hôtel dans le Jura disposait de plusieurs chevaux ou d'un loueur voisin et attitré réservé au transport des voyageurs parcourant le pays avec leurs bagages et aux voiturages régionaux. Dans la contrée jurassienne on comptait près de dix mille chevaux. Après les semaines les paysans partaient faire du roulage à leur compte ou pour un commissionnaire. Ils s'en allaient sillonner les routes de Suisse ou de France, parcourir le Jura ou l'Alsace, jusqu'aux ports de Bâle, du Havre, de Marseille et dans les villes de Lyon, Paris ou ailleurs. Leur absence pour un voyage durait parfois des mois. Dans la montagne il se faisait alors un grand commerce de poix, recueillie dans les vastes forêts. Elle était fondue dans des fours spéciaux et vendue pour calfatuer les bateaux. Les voituriers du Haut-Jura, du Noirmont, de Muriaux, ceux de Créminal-Grandval emmenaient cette poix, des bois de marine et tous transportaient des produits manufacturés et ramenaient à leur retour les objets les plus divers ainsi que du vin, de la farine, du sel et des denrées. Chaque roulier professionnel avait son équipage, genre de batterie d'artillerie, composé en moyenne de six chevaux, les chariots, bâches et agrès. Les chariots avaient des essieux en bois de hêtre, il fallait de gros moyeux, pour cercle de roue, au lieu de fer, on plaçait une double jante en hêtre ; vinrent ensuite six bandes de fer avec de gros clous, puis les cercles complets actuels. C'était le bon temps pour une multitude d'artisans, surtout les maréchaux, les charrons et les bourreliers.

Généralement on achetait les chevaux dans le Haut-Jura ou au plateau de Maiche, pour 4 à 500 francs ; on avait le choix. La grande difficulté était de trouver un cheval apte à « aller » devant, c'est-à-dire en tête de l'équipage. Il le fallait pas ombrageux, ayant l'oreille fine pour bien entendre et obéir au commandement, suivre la marche régulière à vide comme à charge, c'est-à-dire à l'allure de 4 kilomètres à l'heure ; ne pas s'arrêter brusquement pour ne pas « rembourrer » les autres qui devaient suivre à queue leu-leu, pas trop près. Le dernier cheval de l'équipage avait aux attelles de son collier de grosses clochettes, de gros grelots comme en avaient les derniers meuniers de chez nous, voici pourquoi : Au premier chariot il y avait la « cabane » où le roulier venait se reposer et parfois s'endormir. S'il entendait les grelots du cheval de queue c'est que tout l'équipage marchait, il était tranquille. Le harnachement se composait de colliers fabriqués au pays pour 20 à 25 francs, avec torche élevée sur laquelle on plaçait une housse en peau de mouton dont la laine était teinte en bleu ou une peau de blaireau. De la cocarde en longeant la panurge descendaient deux lanières garnies de rondelles de cuivre dont l'une portait le nom du propriétaire de l'attelage, on disait alors un « collier de roulage ». En

cours de voyage ces voituriers se procuraient chez les loueurs ou dans les relais des chevaux pour doubler les attelages dans les montées.

Ce qui caractérisait les grands rouliers, c'était une tenue et une mine fières. Beaucoup portaient la blouse bleue, brodée, dentelée, quelquefois soutachée, le chapeau noir à larges bords, les pantalons dans les bottes et une moustache à la gauloise. Ils étaient fort sympathiques et tenaces jusqu'à l'entêtement. On raconte que lors de la campagne de Russie, nous étions alors français, Napoléon Ier avait réquisitionné tous nos voituriers. Il fallut battre en retraite et on jeta les canons dans la Bérésina. Nos Jurassiens y étaient avec le 61^e de ligne. Quand tout fut évacué ils prirent des prolonges qu'ils attachèrent aux canons engloutis, les sortirent de l'eau avec leurs chevaux et les ramenèrent. Isidore Courbey, de Muriaux, vieillard que j'ai connu, aimait à faire le récit de sa longue et dure vie de roulier, me racontait cela et des quantités d'histoires professionnelles curieuses.

Etant jeune garçon, j'ai vu plusieurs fois à la Montagne le cortège des derniers grands rouliers. Un jour ils ramenaient de la Côte d'Or des bons vins de France. En quittant Dijon ils firent une halte aux grandes salines de Salins. Après avoir suivi le chemin du vin et du sel ils étaient rentrés par la route de Besançon à Porrentruy, avaient gravi la côte des Malettes et fait relai à la débridée du Chesal à Saint-Brais, avant d'atteindre Saignelégier. Une autre fois, l'un d'eux, M. Rérat, m'avait offert de l'accompagner à Goumois. De Bâle il ramenait un convoi de denrées et autres choses destinées aux magasins des bords du Doubs : café, sucre, thé, pâtes alimentaires, allumettes, bougies, pipes, rouleaux de tabac Burrus et paquets de Hugo, toutes marchandises nécessaires aux habitants de ces contrées isolées et utiles aussi pour le trafic frontalier toléré. Ces tolérances entre voisins ne s'apparentent point à la contrebande, à la belle contrebande, celle qui fleurissait jadis sur les chemins et sentiers des hautes falaises, inconnus et inaccessibles aux gens n'appartenant pas au métier. Autrefois on ne réalisait nullement l'aspect de fraude illicite de la contrebande et on trouvait un certain panache, une certaine allure au vieux cri de ralliement de ses adeptes.

Dans ces anciennes épiceries égrenées le long du Doubs on conservait dans les archives familiales, deux fois séculaires, des correspondances et papiers d'affaires de maisons bâloises. Ces documents firent plus d'une fois la joie des philatélistes en quête de trouvailles, autorisés à les voir.

De mauvaises nouvelles circulaient pour le roulage international. La France allait construire des chemins de fer. On ne s'imagine pas à quel point le public vit d'un œil défavorable la création de voies ferrées qui substituaient pourtant un mode de transport rapide et économique des voyageurs et des marchandises au vieux système des voitures publiques, des diligences, des malles-postes et du roulage. Cette défaillance trouve son expression dans une pétition adressée aux Chambres françaises, lorsqu'en 1832, un riche entrepreneur de Paris, M. Delorme, soumissionnait la construction d'un chemin de fer de Paris à Marseille.

A la première annonce du gigantesque projet, un cri d'alarme s'est fait entendre sur tout le littoral du Rhône, non pas seulement au sein

de mille familles qui tirent leur subsistance de la navigation de ce fleuve, mais encore parmi les populations agricoles qui lui doivent toute leur richesse. A ce cri, répondent toutes les peuplades rapprochées de la route par terre, couverte elle-même de voituriers, d'hôteliers, de maîtres de diligences, de commissionnaires-chargeurs, de charbons et d'une infinité d'artisans qui ne vivent que des voyages ou par les voyages.

Un autre mémoire publié à la même époque précise le motif de l'opposition du commerce lyonnais. Il y a, dit-il, tous les jours, 40.000 chevaux en activité sur les routes de Marseille à Lyon, ce qui suppose 10.000 charrettes à 4 chevaux portant chacune 3000 kilos, donnant un produit de 131.400.000 de francs qui profitent, 1^o aux voituriers qui ne sont pas tous du pays, 2^o aux propriétaires de denrées coloniales, 3^o aux ouvriers de toute espèce : aubergistes, forgerons, maréchaux, artistes-vétérinaires, charrons, bourreliers, cordiers, bâcheurs, garçons d'écurie, servantes d'auberge, loueurs de chevaux pour les montées, conducteurs de ces chevaux, etc., 4^o aux commissionnaires de roulage dans les villes et leurs employés. Le chemin de fer fera le travail de ces 10.000 charrettes et n'exigera que 10.000.000 de francs pour le prix de ce travail. Voilà donc 100.000 personnes ruinées sans pouvoir se récupérer d'un autre côté, car c'est une grande absurdité de dire : « Ces gens-là vivront de la terre. »

Douze ans plus tard le projet était mené à bonne fin et dans la période de 1852 à 1857 fut créée la ligne de Dijon à Belfort, tandis que la compagnie de Paris à Lyon obtenait la concession de la ligne Bourg à Besançon et celle de Châlons à Dôle. Ainsi donc l'activité internationale des rouliers se trouvait considérablement réduite. Les longs voyages allaient être supprimés. Les entrepreneurs de transport de marchandises par route modifièrent alors leurs itinéraires. Il est vrai que l'horlogerie en plein développement gagnait toujours plus d'adhérents à la campagne, grâce à la possibilité du travail à domicile. Dans la jeune génération on préférait à la rude vie du camionnage, celle sédentaire de paysan-horloger, plus calme, surtout plus lucrative. La construction de la ligne Belfort-Mulhouse-Bâle qui venait d'être décidée resserrait encore le rayon d'activité du roulage qui se confina alors entre Bâle, les districts jurassiens et même les Montagnes neuchâteloises.

La Suisse ne pouvait rester à l'écart du progrès, elle aussi voulait assurer son évolution économique par l'établissement des chemins de fer. Le Jura, la nouvelle partie du canton de Berne, fut soumis à la politique ferroviaire de celui-ci, politique dominée par le principe de la nationalisation et celui de la conception d'une ligne principale de chemin de fer établie du nord au sud, de l'Ajoie aux Alpes. Ce principe n'a pas prévalu et les laborieuses discussions entraînées par l'établissement des chemins de fer, écrivait M. A.-J. Stockmar, offrent le curieux tableau d'une succession de tâtonnements, d'erreurs, de mécomptes, de revirements aboutissant à un résultat qui réconcilie les partisans des méthodes rivales sur le terrain du succès. Au début l'opinion publique est plutôt hostile aux chemins de fer ; la population agricole protectionniste d'instinct craint l'invasion des produits étrangers ;

les artisans que fait vivre l'industrie des transports s'alarment et voient leur avenir menacé, les pouvoirs publics, écho de l'opinion, considèrent avec méfiance cette innovation dont la portée leur échappe...

Xavier Stockmar défend vigoureusement le sort du Jura, il est secondé ensuite par Pierre Jolissaint ; mais voici la guerre de 1870/71 avec ses conséquences. En 1871, Jolissaint, en face d'une situation grave, lance un appel sur la nécessité d'achever immédiatement les chemins de fer jurassiens. Voici la conclusion de cet appel : « Enfin le moment est solennel et décisif pour la Confédération, pour les cantons intéressés, Bâle en tête et pour le Jura. Ils peuvent et ils doivent profiter des circonstances favorables qui leur sont offertes pour maintenir l'indépendance et la neutralité de la Suisse, pour conserver à Bâle, sentinelle avancée de la défense nationale, cité commerciale et industrielle de premier ordre, son caractère de canton suisse et son importance entre l'Allemagne, la France, l'Italie, etc.

Ce but patriotique, économique et industriel ne peut être atteint qu'en reliant par voies ferrées Bâle à Bienne et à Porrentruy, Delle, Belfort par Delémont sur territoire suisse, au moyen de l'achèvement du réseau jurassien.

A l'œuvre donc, citoyens de Bâle, de Soleure et du Jura bernois. Unissez vos forces pour atteindre le but commun et vos efforts seront bientôt couronnés du plus beau succès. »

De 1874 à 1877 le réseau était réalisé, mis en exploitation ; la crise ouverte entre le Jura et l'ancien canton prenait fin et une ère de prospérité gagnait le pays entier.

Une fois encore se rétrécissait le champ d'activité des transports par route. Mais quand le progrès est en marche on ne ralentit pas sa course. Peu d'années plus tard, l'établissement d'un réseau de voies secondaires et régionales sonnait définitivement le glas de ce qu'on a appelé le grand roulage. L'importante corporation qui fut des siècles durant un des puissants auxiliaires du commerce prenait fin.

Quelquefois, quand les vieux rouliers empreints à la nostalgie de leurs randonnées d'antan, fumaient la pipe, pensifs au coin de l'âtre, ils fredonnaient la chanson des voituriers de la Marine. C'était une chanson de métier, bien faite pour devenir populaire, car ce métier est le plus caractéristique, le plus original, le plus ancien des montagnards du Haut-Jura.

Les prévisions des vaillants ouvriers de nos chemins de fer se sont réalisées au-delà de leurs espérances. Les lourds sacrifices que s'est imposé le Jura ont été largement compensés par l'essor économique du pays. Notre sidérurgie, après avoir jalonné tour à tour les temps anciens, médiévaux et modernes continue sa prospérité. L'épuisement des mines n'a pas tarie cette belle industrie puisque maintenant encore les usines de Choinez et des Rondez la maintiennent et la développent puissamment grâce à l'effort de minerais et de déchets ferrugineux étrangers.

La verrerie de Moutier, dans la fourniture du verre à vitres ; la céramique de Laufon, les poteries d'Ajoie, les tuileries, briqueteries, fabriques de ciment, d'agglomérés, etc., apportent un précieux appoint à notre production. Il en est de même du bois ; le Haut-Jura, royaume

des sapins, alimente de ses richesses inépuisables des quantités de scieries et pourvoit à toutes les industries du bois, y compris les fabriques de papier.

L'agriculture, de son côté, occupe le 22,7 % de la population et donne un rendement appréciable par ses produits laitiers de qualité et un fromage onctueux. Ses vergers généreux, ses ruchers abondants, ses nombreuses volailles tout comme la pêche ajoutent aux revenus. De vastes pâturages favorisent l'élevage bovin et hébergent une race de chevaux réputés, non seulement en Suisse, mais en Europe. La culture du tabac est naissante, mais son industrie en Ajoie est prospère et plus que séculaire. Enfin, le vignoble de La Neuveville produit un vin de qualité, tandis que dans les campagnes on distille diverses variétés de liqueurs : eau de cerises, framboise, mirabelle, prune, etc.

L'honnête réalisme jurassien a su créer et donner un superbe essor à l'industrie. D'un bout à l'autre du pays, c'est l'apothéose de la mécanique de précision, de l'instrument d'optique, le triomphe de l'horlogerie, la féerie de la montre. C'est presque une gageure, semble-t-il, d'avoir osé établir ces cités industrielles, travaillant selon les méthodes les plus modernes et dont les produits par leur excellence font prime dans le monde entier. Certains centres sont peuplés de fabriques immenses, ruches bourdonnantes où règne comme un sage principe de réussite l'excellence du travail, l'excellence dans une seule besogne accomplie avec soin et à la longue avec une habileté qui tient du prodige. Ces montres d'aujourd'hui, c'est avec l'avion qu'elles s'en vont aux quatre coins du globe. On fait aussi des pendules, des horloges, des réveils, des boîtes de montres et toutes les parties annexes, des tours automatiques très demandés et des machines de tous genres ; puis des cycles, des motocycles, des appareils électriques, etc. La métallurgie fournit de la robinetterie, de la serrurerie, des étampes, de la coutellerie, des articles en aluminium, des articles émaillés, galvanoplastie et tant d'autres choses soignées et utiles.

Si le 53,4 % de la main-d'œuvre est retenue par l'industrie et l'artisanat, disons que ce dernier est lui aussi considéré par la bienfacture de ses ouvrages. Toutes ces mains d'hommes laborieux, toutes ces mains jurassiennes, adroites et minutieuses, se partagent les diverses professions inhérentes à la vie du pays. Mais, arrêtons là ces citations, faites à grands traits dans le seul but d'esquisser sommairement l'image du Jura qui travaille.

Jos. BEURET-FRANTZ,

A travers l'actualité économique

Au cours d'une session extraordinaire qui s'est tenue à la fin du mois dernier, les Chambres fédérales ont approuvé l'adhésion de la Suisse à l'Union européenne des paiements. Rappelons que cet organisme permettra d'instaurer entre les participants (ils sont au nombre de 17) une forme de commerce beaucoup plus libérale. Il s'agit de passer du bilatéralisme au multilatéralisme qui fonctionnera grâce à un fonds monétaire international. Les soldes créanciers et débiteurs seront