

<b>Zeitschrift:</b>	Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Herausgeber:</b>	Association pour la défense des intérêts du Jura
<b>Band:</b>	43 (1972)
<b>Heft:</b>	10
<b>Artikel:</b>	En marge d'un centenaire : l'ouverture du trafic ferroviaire franco-suisse dans le Jura
<b>Autor:</b>	Rérat, Marcel
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-825021">https://doi.org/10.5169/seals-825021</a>

### 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:** 13.12.2025

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

# En marge d'un centenaire

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

par Marcel RÉRAT

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

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

### « Des chemins de fer ou périr ! »

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

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

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

### Trente ans d'efforts dispersés

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



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

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

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

magnétiques, aux accélérations, aux vibrations et aux chocs.

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

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

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

1576

Longines  
chronométreur officiel  
aux Jeux Olympiques  
Munich 1972



**LONGINES**  
La nouvelle mesure du temps.

# **NOTZ**

Aciers spéciaux

Produits  
sidérurgiques

Outilage  
en métal dur

Matières  
plastiques

Machines  
de construction

Notz & Co. SA,  
Brügg- Biel 032 255 22

1582

## **LOSINGER**

Maison spécialisée pour :

Construction de routes modernes

Revêtements bitumineux  
et goudronnages

TAPISABLE pour reprofilage  
d'anciennes routes

Pavages

Canalisations

Génie civil

# **LOSINGER S. A.**

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

1585

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

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

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

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

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

### Le décret du 2 février 1867

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

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

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

### Le financement : petits intérêts et grands principes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### La réalisation

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

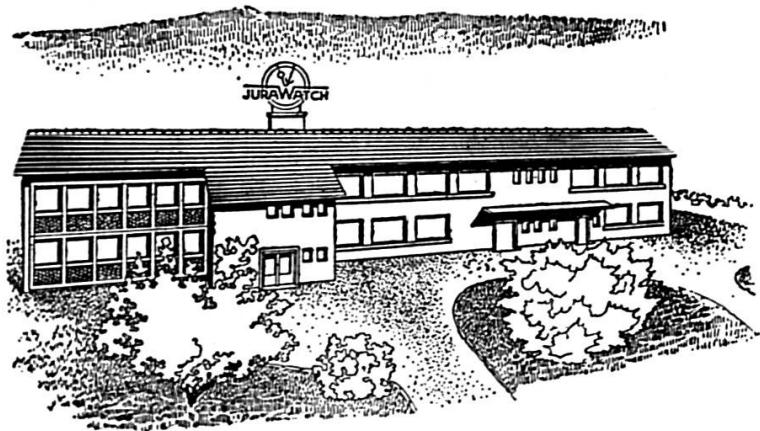
Président : Antoine Fattet, négociant ;

Vice-président : Joachim Froté, préfet ;

Secrétaire : Xavier Kohler, professeur et député, remplacé plus tard par Paul Migy, avocat, tour à tour, membre de la Cour d'appel, conseiller d'Etat et membre du Tribunal fédéral ;

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

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



# JURA WATCH

MANUFACTURE D'HORLOGERIE

Rue du Stand

**2800 DELÉMONT**

**Les pièces  
matricées à chaud**

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

**THECLA SA**  
2882 Saint-Ursanne  
Téléphone 066/55 3155

## L'exploitation : du PLM au Jura-Berne

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

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

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

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

## Instrument de la vitalité régionale

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

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

## C A R T E

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

1865.

Cliché ADIJ No 687

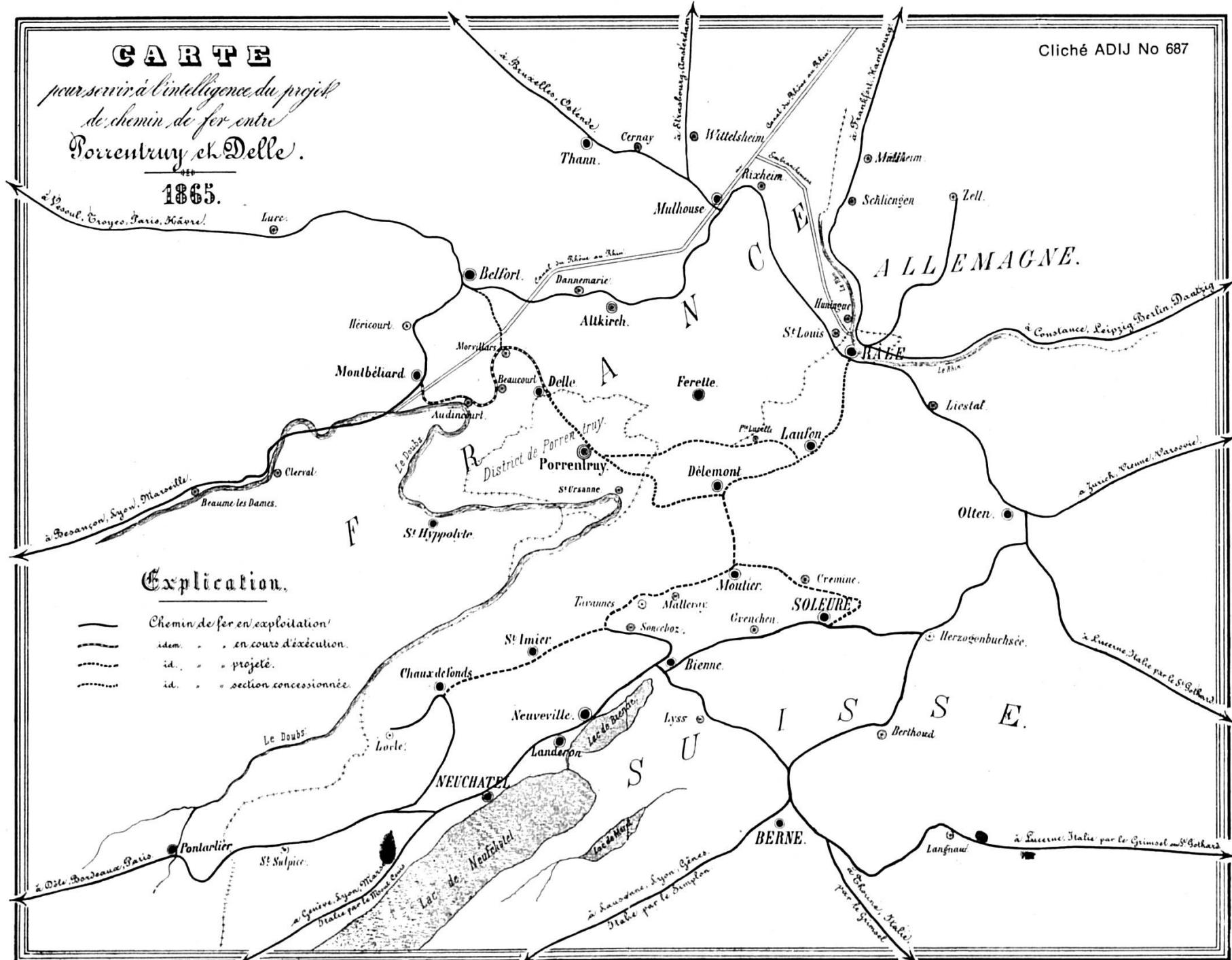
### Explication.

### Chemin de fer en exploitation

... en cours d'exécution

*id* — *moi* è

#### **Section concessionaria**





CHEMIN DE FER

PORRENTRUY-DELLA.

PARIS - LYON - MARSYANNE

No. \_\_\_\_\_

(Rappeler ce numéro dans la réponse.)

Objet:

Porrentruy, le 18 Septembre 1872.

Le Comité de Bourgeoisie de la Ville  
de Porrentruy.

Monsieur le Président, & Mesdames,

Le Comité central de la fête d'inauguration  
du Chemin de fer Porrentruy-Delle a l'honneur de  
vous exprimer respectueusement :

Que pour faire face aux frais généraux  
de l'organisation de cette fête, des suscriptions à domicile  
de fete as diverses foyers a Porrentruy.

Qu'après les résultats obtenus jusqu'ici, le Comité  
puisse que les dons faits par la population de notre  
ville ne soient pas suffisants pour couvrir les dépenses que nécessi-  
tent les travaux de cette fête.

Que de lors, il se tienne dans le cas de nécessité  
aux deux communes de Porrentruy, et de Delle  
autour d'elles des Subsistances en argaz, pour faire face  
à une partie de ces frais.

Il n'ignore pas que as dites communes ne  
resteront pas en arrière des autres localités telle ces Artistes

ED

étoiles de fete de sont célébrés et que comme elles,  
ils feront tous les sacrifices possibles pour préparer  
un accueil fraternel & digne du Jura aux compa-  
triotes & amis voisins, nos amis de France, qui  
tous accourent à cette fête Alemannette.

Dans l'espérance que nous obtiendrons à la  
demande, le Comité vous prie d'agréer, Monsieur le  
Président, & Mesdames, l'assurance de sa puresté  
consideration.

Pour le Comité Central,

Le Président  
M. Projet.

La Secrétaire,  
M. Projet.

## Le nouveau visage de Porrentruy

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

1. *le transfert des abattoirs actuels en dehors des limites de la ville future, non loin de la gare aux marchandises ;*
2. *l'acceptation du plan d'alignement, modifié dans ses avenues, reliant les trois points de la ville à la gare et dans ses limites futures tracées sur une série de boulevards formant un vaste polygone irrégulier ;*
3. *l'approbation du règlement sur l'exécution du plan d'alignement calqué sur les meilleures productions de ce genre et augmenté de plusieurs dispositions nécessaires par la situation locale comme, par exemple, l'établissement d'un système rationnel d'égoûts combiné avec la canalisation hydraulique et du gaz. La possibilité d'établir tous ces travaux d'utilité publique sous le terrain des rues projetées et de commencer celles-ci à partir du simple sentier à la chaussée complète.*

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

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

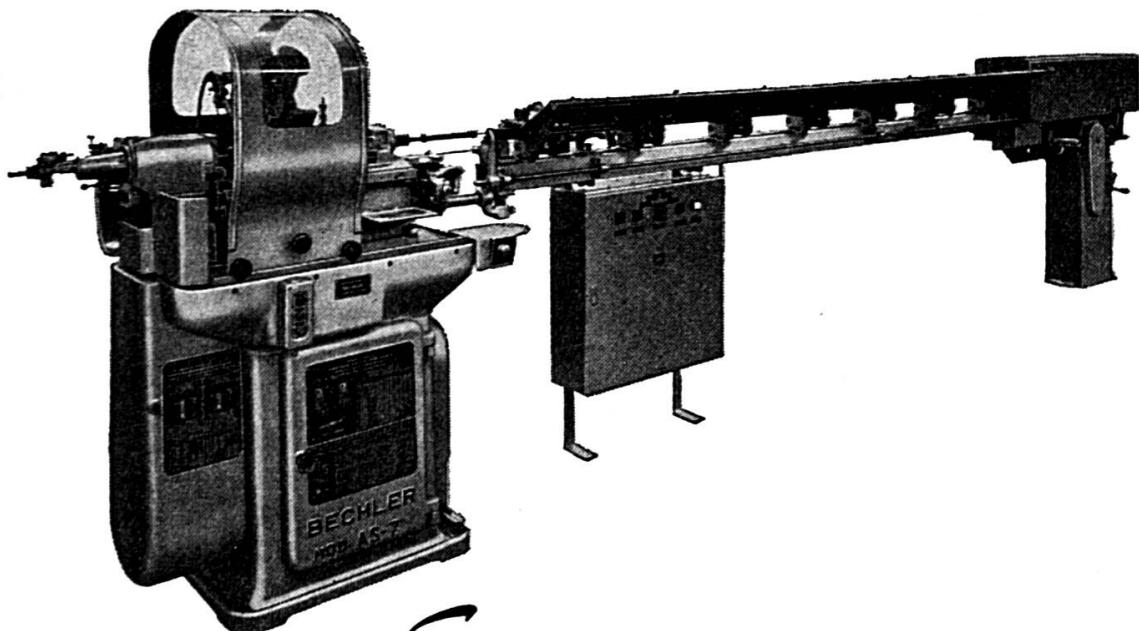
## La leçon du passé à l'ère des autoroutes

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

**Augmentez la production de vos tours automatiques**

**BECHLER**

**Chargeur automatique MULTIBAR**



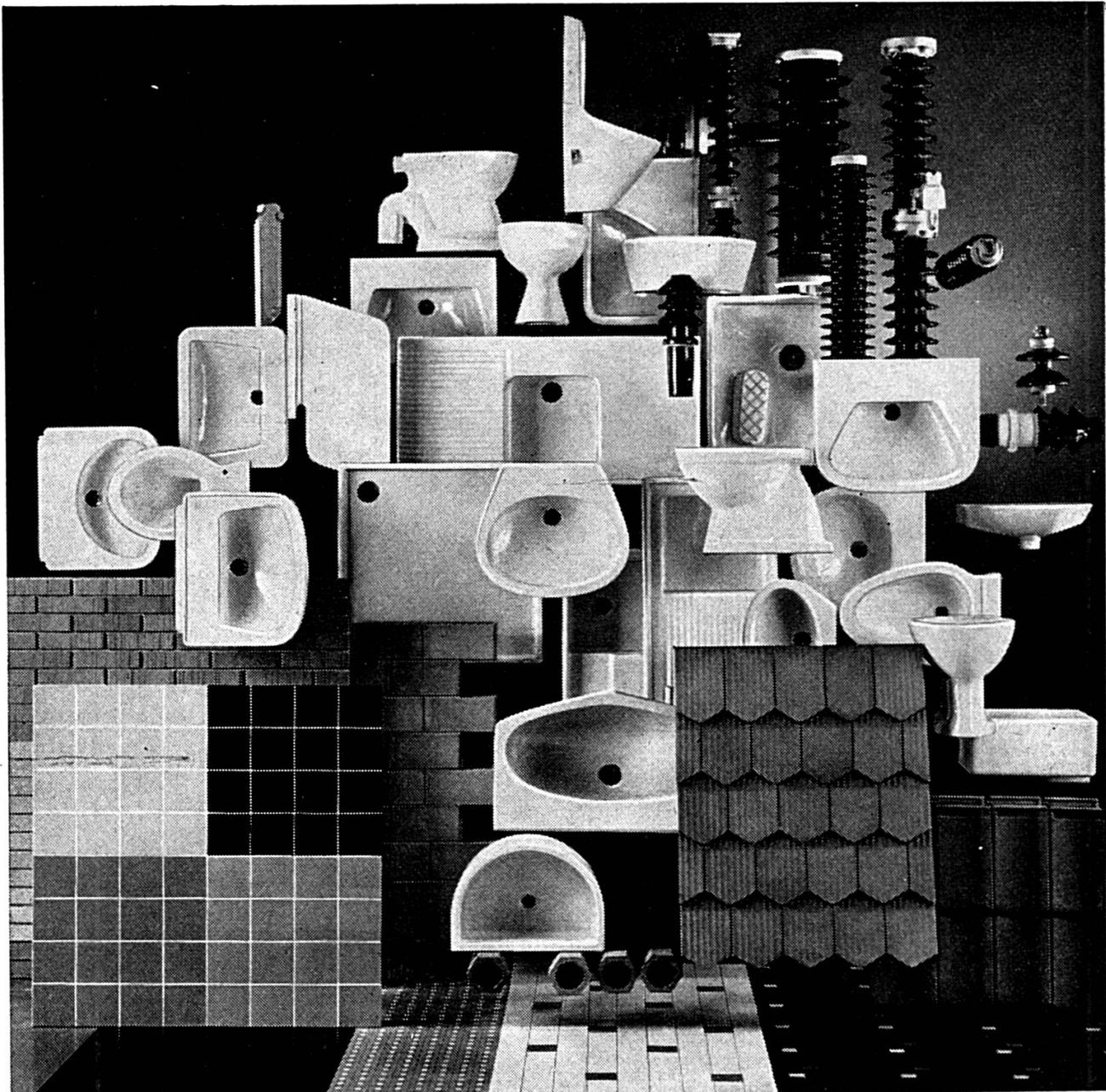
*Savez-vous que...*

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

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

**ANDRÉ BECHLER S.A. 2740 MOUTIER**

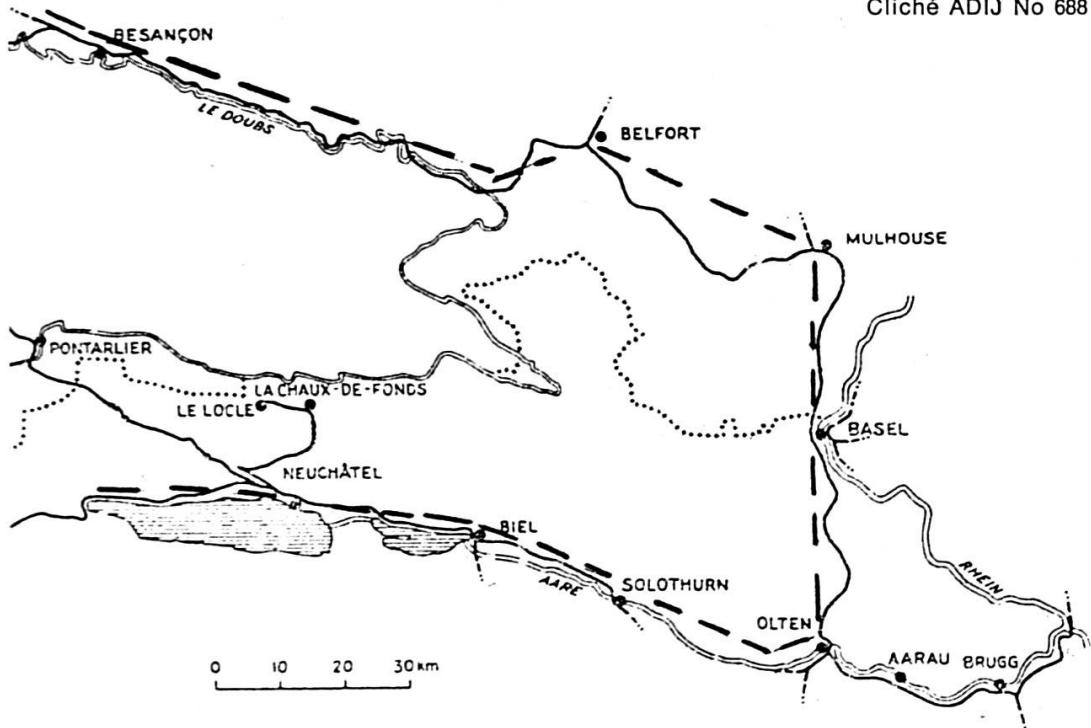
Fabrique de tours automatiques



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

# Laufon

SA pour l'Industrie Céramique Laufon / Tuilerie Mécanique de Laufon SA



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

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

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