

Introduction

Autor(en): **Kohler, François**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **Actes de la Société jurassienne d'émulation**

Band (Jahr): **76 (1973)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Introduction

par François Kohler

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

C'est un agréable devoir pour moi, Delémontain, de vous accueillir au nom du Cercle d'études historiques de la Société jurassienne d'Emulation et d'ouvrir le colloque rappelant le centième anniversaire des chemins de fer du Jura. Un siècle après, nous sommes réunis dans la ville qui, de par sa position géographique, joua un rôle important dans la concrétisation de l'idée du réseau complet. N'est-il pas significatif que le premier comité d'organisation pour les chemins de fer jurassiens était formé par des Delémontains ? En effet, aux côtés du président Xavier Stockmar, on trouvait l'avocat Edouard Carlin, le colonel Buchwalder, le préfet Desbœufs, Berbier, négociant, Fromaigeat, banquier, Quiquez, ingénieur des mines, Hennet, ingénieur du cadastre, ainsi que Nicolas Kaiser, le directeur de la fonderie.

Je crois nécessaire, afin de dissiper tout malentendu, d'explicitier la démarche suivie et les objectifs visés par le C. E. H. en consacrant son troisième colloque à un thème d'une actualité si brûlante. Pourquoi des historiens, sous prétexte que les chemins de fer du Jura fêtent leur centenaire, osent-ils aborder le problème des transports jurassiens d'hier et d'aujourd'hui à l'heure où la question rebondit, suscite la controverse, voire la polémique ? Les historiens, s'ils se prétendent objectifs, ne doivent-ils pas justement éviter les questions controversées et attendre sagement que la poussière se soit accumulée sur les dossiers aux archives ? Le choix du thème de ce jour ne signifie-t-il pas que le C. E. H. veut se substituer aux grandes associations jurassiennes ?

A ces questions, le C. E. H. répond par cette citation empruntée au fondateur de l'école historique française actuelle, Lucien Febvre :

« L'Erudition pour l'Erudition jamais. L'Histoire au service des partis et des opinions partisans jamais. Mais l'histoire posant des problèmes au passé, en fonction des besoins présents de l'Humanité : cela oui. Voilà notre doctrine. Voilà notre histoire. »

La confrontation entre le passé et le présent, lorsqu'elle n'est pas confondue avec la déification du présent à l'aide du passé, constitue une démarche aussi enrichissante pour l'historien que pour le profane. La connaissance des problèmes actuels permet au premier de nourrir sa problématique, de formuler de nouvelles hypothèses, sans lesquelles il n'y a pas de recherches scientifiques. Au second, l'histoire apporte une réponse

à des questions qu'il se pose nécessairement. Elle explique des situations compliquées, au milieu desquelles il se débattit moins aveuglément, s'il en sait l'origine. Elle rappelle des solutions qui furent celles du passé — et donc qui ne sauraient être, en aucun cas, celles du présent.

Pas plus qu'ils ne peuvent faire abstraction du présent, les historiens ne peuvent négliger les apports des autres sciences humaines. Le choix des orateurs du jour témoigne de cette ouverture nécessaire : un géographe, un historien, un ingénieur des ponts et chaussées et un représentant du personnel des chemins de fer.

M. André Denis ouvrira les feux en nous rappelant — ou en nous apportant — les coordonnées économiques et géographiques du problème des transports : rôle de ceux-ci dans l'économie, notion de rentabilité et de coût marginal ; contraintes de la géographie jurassienne : attitude, climat, démographie, position du Jura par rapport aux pôles de croissance.

L'exposé de Marcel Rérat s'articulera autour de trois dates majeures dans l'histoire ferroviaire du Jura : 1867 - 1873 - 1877. La genèse des décrets du Grand Conseil, les réticences gouvernementales, le danger séparatiste et annexionniste, l'annexion de l'Alsace-Lorraine et le percement du Gothard, le financement et la construction des Chemins de fer jurassiens, voilà cités en vrac quelques-uns des aspects que Marcel Rérat évoquera tout à l'heure.

Après la pause de midi, deux communications plus brèves aborderont les problèmes actuels. M. Pierre Philippe nous présentera l'évolution récente et les possibilités de développement de deux grands axes ferroviaires empruntant le territoire de l'ancien Evêché de Bâle : la ligne Paris - Delle - Berne - Lötschberg - Simplon et le tronçon Bâle - Delémont - Bienne - Berne comme voie d'accès au Lötschberg. Enfin — *last but not least* — M. Jean Eckert traitera du problème des routes jurassiennes ; il évoquera en particulier la question du raccordement du Jura aux réseaux autoroutiers helvétique et français. Il défendra, on s'en doute, le projet de la Transjurane.

La discussion qui s'ouvrira immédiatement après l'intervention de M. Eckert sera présidée par Marcel Rérat, sans lequel ce colloque n'aurait pas pu avoir lieu. Préparant une thèse de doctorat sur la construction des chemins de fer et la révolution industrielle dans le Jura, il a su, en outre, trouver les personnes compétentes qui assurent d'ores et déjà à ce troisième colloque du C. E. H. la qualité des deux précédents. Le Bureau du C. E. H. tient à remercier publiquement Marcel Rérat qui, en prenant la responsabilité scientifique de ce colloque, a déchargé notre groupe d'une grande tâche. Il remercie également MM. Denis, Eckert et Philippe de leur collaboration et souhaite qu'ils trouveront auprès des historiens amitié et compréhension.