

**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:** 32 (1961)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Historique de la route du Doubs  
**Autor:** Bacon, P.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824984>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.02.2025

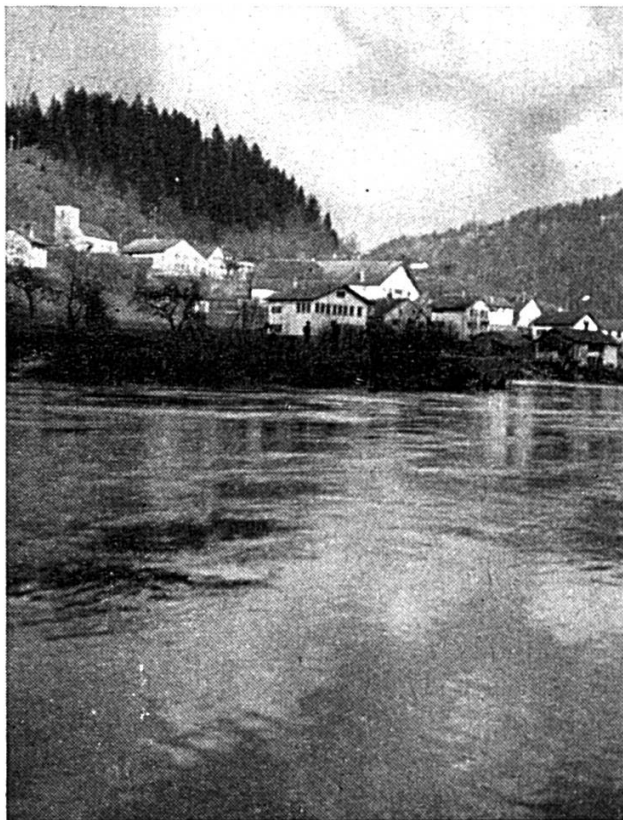
**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Historique de la route du Doubs

## I. Saint-Ursanne - Soubey

Cliché ADIJ No 472

Deux routes aboutissent à Soubey sur le Doubs : une partant de Saint-Ursanne à travers l'éperon tourmenté du Clos-du-Doubs, l'autre descendant de Montfaucon par Les Enfers. Elles desservent une contrée idyllique, spécifiquement jurassienne, région de contrastes et d'imprévu où le paysage varié réserve au voyageur maintes surprises et maintes découvertes. Mais région perdue, isolée au bord du fleuve capricieux qui se drape dans le souvenir d'une époque lointaine de prospérité et de grandeur, alors que s'allumaient les feux des verreries et des forges et que retentissaient le heurt des martinets et le tic-tac des moulins ! De l'extrémité orientale du plateau de Maïche, en Franche-Comté, descend



Soubey en fin d'après-midi

une excellente route jusqu'à Clairbié sur le Doubs. Cette artère, qu'il est question de relier à Soubey, sortirait ce coin si peu connu de sa solitude séculaire en favorisant l'afflux des touristes suisses et français. Peut-être même, ce tronçon amorcerait-il la réalisation du projet de la route du Doubs dont il est question depuis le siècle passé ; ce serait le point de départ d'une entreprise de longue haleine qui relierait Saint-Ursanne au canton de Neuchâtel.

L'idée de la construction de cette route hante les riverains depuis longtemps. C'est ainsi que, le 24 mars 1904, Monsieur Varé, curé de Saint-Brais, écrivait à M. Criblez, forestier d'arrondissement à Tavannes : « Depuis plus de trente ans, j'ai vivement combattu pour l'établissement de cette route que je juge avec raison et à bon droit d'une souveraine utilité pour tous les riverains du Doubs, Etat, communes et particuliers. Je me permets de rappeler toute la série d'articles que j'ai, il y a belle heure déjà, publiés dans le « Pays » de Porrentruy. »

Dès 1890, Monsieur Anklin, forestier d'arrondissement, à Porrentruy, et M. Clément Paupe, maire de Soubey, s'attellent à la tâche ardue de la construction du tronçon Soubey-Saint-Ursanne. A lire leur correspondance, on décèle des hommes énergiques, intelligents et dévoués. Ils entrent en relations avec les communes et les propriétaires intéressés et forment un comité d'initiative dont M. Anklin deviendra le président. Après de longs pourparlers, de nombreuses séances préparatoires, M. Anklin, malade, cède son poste à M. Criblez, forestier d'arrondissement, en 1904. Le secrétaire du comité d'action est M. L. Radiguet, à Saint-Ursanne ; en fait aussi partie M. Maître, le nouveau maire de Soubey, digne successeur de M. Paupe. L'affaire semble bien emmanchée. M. Lehmann, géomètre à Porrentruy, est chargé de l'élaboration des plans et devis. Il entreprend cette tâche à raison de 300 fr. le km. La facture s'élève à 2005 fr. plus — ceci à titre de curiosité — 68 fr. 50 pour seize journées d'aide pour l'abatage du bois à 3 fr. 50 et 250 mètres de lattes pour piquets à 5 ct. le mètre. Ce plan fut approuvé avec quelques modifications par M. Gascard, ingénieur d'arrondissement, à Delémont. Il reçut l'approbation des Directions cantonales des forêts et des travaux publics qui proposèrent l'octroi de subsides au Conseil d'Etat.

De leur côté, communes et particuliers souscrivirent des sommes assez importantes permettant de payer les frais d'études préparatoires. Il y eut peu de récalcitrants ; notons toutefois que le Conseil communal de Saint-Brais refusa toute coopération.

En novembre 1901, les dépenses étaient devisées comme suit :

- a) Un tronçon de deux km. sur la pâture Girardin-Gerster et d'un km. sur la ferme des Rosées, soit trois km. . . . . Fr. 30 000.—
- b) Un autre tronçon de six km., Les Rosées-Soubey . . . . . Fr. 45 000.—

Disons qu'une route de sept km. existait déjà, dont cinq km. avaient été établis par l'Administration cantonale des forêts.

L'Etat prenait à sa charge les frais de construction du premier tronçon, soit 30 000 fr., à condition que les communes supportent les frais d'indemnité de terrains. Quant au second tronçon, il serait à la charge des communes qui, toutefois, pourraient compter, pour une route de deuxième classe, sur un subside de 50 %, soit 22 500 fr.

Les frais d'établissement des plans incombaient aux communes. A ce propos, voici quelques extraits de la lettre du 29 janvier 1901 adressée par la Direction des travaux publics à la commune de Soubey :

« Nous ne pouvons en principe nous charger des études techniques préparatoires du projet et la Direction des forêts déclare de même ne pas être actuellement en état de les faire exécuter. Il est de plus à prévoir que l'acquisition du terrain nécessaire à la construction de la route devra s'effectuer par voie d'expropriation, attendu que les propriétaires intéressés ne semblent pas favorables au projet, malgré les avantages qu'il leur vaudrait... Nous ne pouvons nous charger des plans nécessaires, attendu que l'Etat se refuse en principe à entre-

prendre semblable tâche en ce qui concerne les routes de quatrième classe. Mais, si la subvention est accordée, le coût des études participera aussi au subside de l'Etat... Dans le cas où l'acquisition à l'amiable du terrain ne serait non plus possible, une demande en vue de la délégation du droit d'expropriation devrait être adressée au Grand Conseil... »

Pourquoi le projet est-il tombé à l'eau ? Il est à supposer qu'à une époque où l'argent était rare, le bois très bon marché, les intéressés ont reculé devant la dépense.

## II. De La Tariche à la frontière neuchâteloise

Immédiatement après la première guerre mondiale, en 1919, grâce à l'initiative de quelques communes et de citoyens éclairés, l'idée de l'établissement d'une route forestière le long du Doubs fut mise à l'étude. Ce désir, caressé depuis un demi-siècle, mériterait d'être réalisé, car le développement des automobiles et tracteurs mécaniques donnerait à la route projetée une importance nouvelle.

Un chemin de 4 m. 20 de largeur, allant de Saint-Ursanne à Biaufond par Soubey-Goumois, rendrait de précieux services à la population clairsemée de la vallée du Doubs. Il faciliterait l'exploitation des vastes forêts et des fermes isolées ; les paysages pittoresques de ce vallon sauvage et capricieux attireraient de nombreux promeneurs.

Le 29 mars 1919, suivant convocation de MM. Haag, inspecteur forestier, à Tavannes, et Neuhaus, conservateur des forêts du Jura, à Berne, les délégués des communes intéressées à la construction de cette route se réunirent à Glovelier. Toutes les communes étaient représentées, sauf celles de Montfavergier, Epauvillers et Les Enfers.

Un comité restreint, considéré comme comité d'action, fut formé ; M. E. Huelin, maire de Saignelégier, fut nommé président, M. Ed. Pelletier, au Noirmont, secrétaire, et M. Froidevaux, maire aux Pommerats, caissier.

M. Neuhaus fit un long exposé ; il y aurait 18 000 ha de forêts à exploiter dans les côtes du Doubs. A cette époque, l'exploitation très coûteuse était presque onéreuse. Il fit ressortir les multiples services que cette route pourrait rendre aux populations intéressées.

Puis, M. Haag donna d'autres renseignements : chargé de faire les premières démarches, il avait mis en soumission les plans et devis de cette construction d'une route de quatrième classe. « Les douze offres qui lui sont parvenues lui permettent de constater que le coût de ces travaux est très élevé. Il donne aussi connaissance d'un projet de chemin alpestre de trois mètres de largeur où l'on pourrait poser des rails Decauville. L'Etat s'engage à verser un subside de 70 % des frais de construction pour n'importe quel projet. Après délibération, l'assemblée donna la préférence à ce dernier projet, beaucoup moins coûteux et qui offrirait des avantages tout aussi sérieux. Les frais d'études sont devisés à 12 000 fr. ; chaque commune est invitée à verser la somme de 1000 fr. pour fin mai. »

Obtenir les 1000 fr. demandés à chaque commune ne fut pas chose aisée. On décida la formation d'un Syndicat de la route du Doubs, le projet du chemin étroit ayant été abandonné ; M. E. Bouchat, avocat et notaire, fut chargé de l'élaboration des statuts qui furent approuvés par l'assemblée de Saignelégier, le 23 juin 1920. Ainsi fut fondée l'**Association des communes et propriétaires intéressés à la construction d'une route de quatrième classe le long du Doubs.**

Dès lors, il serait plus facile d'obtenir des communes et des particuliers les sommes nécessaires aux travaux préliminaires.

Selon l'article 2, l'association était considérée comme fondée, dès que la majorité des intéressés possédant la plus grande partie de la région en cause auraient signé la déclaration d'adhésion de ce jour établie par le comité d'initiative.

Et voici la teneur de l'article 5 : « Sont tenus de faire partie du syndicat tous les propriétaires de biens-fonds de la région précitée pour autant que l'exécution de l'entreprise leur procure un avantage... »

Pour couvrir les frais de construction du chemin ainsi que les autres dépenses du syndicat, celui-ci disposerait des ressources suivantes :

- a) contributions obligatoires des membres prévues par l'article 11 des statuts ;
- b) contributions volontaires ;
- c) subventions de l'Etat et de la Confédération.

Voici la teneur de l'article 11 des statuts :

« La partie des frais de construction (y compris les frais de la création du syndicat et de l'établissement du projet) qui ne sont pas couverts par les subventions de la Confédération et du canton et par les contributions volontaires incombe aux membres du syndicat. »

Ces statuts contenant 32 articles furent sanctionnés par le Conseil-exécutif dans sa séance du 4 avril 1923.

Un an auparavant, l'assemblée du 18 mars 1922, à Saignelégier, avait procédé à la nomination de la commission syndicale :

Messieurs Emile Guenat, Le Noirmont, président ;  
Barthoulot Alph., Goumois ;  
Haag, inspect., Tavannes ;  
Maillard, maire, Saint-Ursanne ;  
Huguelet Frédéric, Chervillers ;  
Maître Jos., maire, Soubey ;  
Rosselet André, Saignelégier, caissier ;  
Dubail Iréné, Patalour ;  
Pelletier Edm., Le Noirmont, secrétaire.

Le solde en caisse était de 5939 fr. 75 et une somme d'environ 5000 fr. était encore due par les communes.

En séance du Comité de la commission syndicale de la route du Doubs, le 25 mars 1922, après lecture des dix soumissions, les travaux préparatoires furent adjugés comme suit :

Premier et deuxième tronçons, à MM. Lévy et Masset au prix de 660 fr. le km. Troisième tronçon à M. A. Juillerat, géomètre, au prix de 700 fr. le km. Les travaux seront exécutés sous la surveillance de MM. Peter et Haag, ingénieurs. Toutefois, une décision définitive ne fut prise qu'en 1925.

A Soubey, en séance du 22 juillet 1925, M. Peter, ing., conseille au comité de ne pas entreprendre la construction sans avoir la certitude que l'Etat prendra à sa charge l'entretien de la route.

De 1925 à 1928, eurent lieu de nombreuses séances où l'on traitait des questions de détail. Il serait oiseux de les commenter. Toujours est-il que l'on piétinait. MM. Lévy et Juillerat n'avaient encore pas été invités à élaborer les plans des tronçons qui leur avaient été adjugés.

Il fut question de l'établissement d'un pont à Chervillers, mais en face d'un devis de 85 000 fr., le conservateur des forêts renonça à présenter une demande de subside.

Lors de la séance du 27 juin 1928, à Saignelégier, M. Neuhaus lit un rapport bien documenté sur le tronçon La Goule - Frontière neuchâteloise : Développement 72 000 m., rendement accessible 9000 ha. de forêts et 5100 ha. de prés et pâturages.

5100 ha. à Fr. 1000.—	Fr. 5 100 000.—
Forêts, 9000 ha. à Fr. 1500.—	Fr. 13 500 000.—
Usine industrielle	Fr. 1 000 000.—
	Total Fr. 19 600 000.—

Voilà des plans fort beaux sur le papier. Mais comme les attermoissements se succédaient depuis tantôt dix ans, cette nouvelle proposition, tout alléchante fût-elle, n'était pas faite pour avancer les affaires. L'argent manque, on tentera d'obtenir des versements des grands propriétaires. Il faudrait 20 000 fr., somme qui serait considérée comme avance, car l'heure est venue de donner l'ordre à MM. Lévy et Juillerat de commencer le travail qui leur a été adjugé.

En outre, pour les nouveaux tronçons en perspective, il faudra constituer de nouveaux comités et rallier des citoyens de bonne volonté. Quelques changements, par suite de départs, intervinrent dans le comité ; inutile de les mentionner. Disons toutefois que M. Winkelmann, inspecteur à Bienne, succéda à M. Haag.

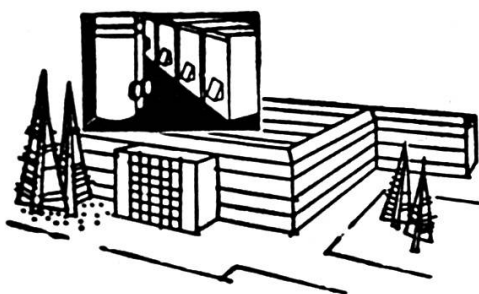
Le tracé La Goule - Frontière neuchâteloise fut partagé en deux lots pour lesquels furent choisis deux comités chargés de recueillir les adhésions des propriétaires intéressés. Ceux-ci, invités à verser une avance de fonds pour les études préliminaires se firent quelque peu tirer l'oreille.

En vertu de la fusion probable des deux grands tronçons, le comité fut renforcé de deux nouveaux membres, MM. E. Huelin, maire, et Boichat, président, au Boéchet.

Le 13 août 1928, une importante séance fut tenue à Saignelégier. Le caissier, M. A. Rosselet, déclare que sa caisse est vide et que pour le parcours Soubey-Tariche quelques communes n'ont pas encore versé leur quote-part de 1000 fr. destinée à l'élaboration des plans.

# pärli +cie

Chauffage central  
Application de la chaleur  
à tout usage  
Chauffage par rayonnement  
Chauffage au mazout  
Climatisation  
Installations sanitaires



BIENNE · DELÉMONT  
TRAMELAN · PORRENTROY

1032

Travaux et revêtements de routes

---

Pavages et asphaltage

---

Cylindrages

## *Stuag*

*Entreprise suisse de construction  
de routes et de travaux publics S.A.*

Rue de Soleure 6  
Rue des Jardins 12

MOUTIER  
BIENNE

Tél. (032) 6 56 33  
Tél. (032) 2 20 77

1041



**Une énergie thermique de choix**



Les Usines à gaz jurassiennes de

Bienne  
Delémont  
Granges  
Moutier  
Porrentruy  
Saint-Imier  
Tavannes

Rapide, souple, propre,  
le gaz demeure  
l'énergie idéale de l'avenir

1034



Pour les nouveaux tronçons, il faudrait une somme de 25 000 fr. à prélever à l'avance sur les montants que devront verser les nouveaux adhérents au syndicat. M. Neuhaus appuie cette proposition. Mais M. Maître, maire de Soubey, fait remarquer que 10 000 fr. ont été dépensés pour le tronçon Tariche - Soubey et que plans et projets dorment dans les cartons. Il propose qu'on s'occupe d'abord du premier lot avant toute autre chose. La proposition est acceptée à une grande majorité. M. Neuhaus regrette vivement l'attitude de l'assemblée, faisant entrevoir le retard que cette décision apportera à la construction de la route, vu qu'il est impossible de compter sur les subsides des directions sans avoir préalablement déposé les plans.

M. Peter, ing., estime nécessaire de s'approcher des autorités supérieures afin d'obtenir des subventions pour frais d'études et, en même temps, de demander à la Direction des travaux publics une déclaration écrite selon laquelle la route sera entretenue par les cantonniers de l'Etat. Finalement, on décide d'envoyer auprès du gouvernement une délégation de cinq membres quémander une aide pour frais d'études.

Puis, sur rapport de M. Bouchat, député, la fusion des deux groupes est votée en principe par treize voix contre une. Ainsi on obtiendrait le subside de l'Etat 50 %, celui de la Confédération 20 % et il ne resterait plus que le 30 % à la charge des communes et des particuliers... Le nombre des adhérents au syndicat a augmenté sensiblement.

La démarche auprès des Directions de l'agriculture, des travaux publics et des finances n'obtint aucun résultat. Les directeurs reprochèrent à M. Neuhaus de s'être engagé à la légère dans cette entreprise. Qui trop embrasse, mal étirent. Bref, les trois directeurs ne purent s'engager à consentir les importants versements sollicités. A Berne, nul ne s'oppose à la construction de la route, mais il s'agit de la réaliser par étapes ; ainsi, les prévisions budgétaires ne seraient pas dépassées.

A chaque assemblée, on entend les doléances du caissier. On tâchera d'obtenir 7800 fr. de nouvelles avances des communes de Saint-Ursanne, Epauvillers, Epiquerez, Soubey première section et Les Enfers, montant qui permettra de terminer les plans du tronçon Tariche - Soubey.

Sur proposition de M. Winkelmann, il est question d'abandonner le projet d'une route de quatrième classe pour donner la préférence à l'établissement d'un chemin forestier de 3 m. 60 de large, dont les frais de construction seraient de 16 à 18 fr. le mètre.

Le travail de la commission estimative, chargée de déterminer la quote-part des frais à payer par chaque commune et chaque intéressé, n'avance pas. M. A. Juillerat, géomètre, et ses collègues sont priés de s'atteler à la tâche, afin que leur rapport puisse être soumis à l'assemblée générale. (Procès-verbal du 8 avril 1930.)

Au 26 mai 1931, le « Devis estimatif de construction » est terminé. Il porte les signatures de MM. A. Juillerat, président et Alphonse Aubry, secrétaire communal à Montfaucon. Il a été déposé dans les secrétariats communaux pour le faire sanctionner.

## Route du Doubs de La Tariche à la frontière neuchâteloise

	Longueurs		Prix du m.	Prix partiels Fr.	Prix totaux Fr.
	m.	m.			
1 <sup>er</sup> tronçon					
<b>La Tariche - Soubey</b> . . . . .	9700	9700	32.—	310 400.—	
Imprévus et plans 10 % . . . . .				31 000.—	
				341 400.—	341 400.—
2 <sup>e</sup> tronçon					
<b>Soubey - Moulin-Jeannotat</b>					
Pont de Soubey - Lobchez . . . . .	2450	6000	21.—	51 450.—	
Lobchez - Moulin-Jeannotat . . . . .	3550		28.—	99 400.—	
Imprévus et plans . . . . .	6000			15 650.—	
				166 500.—	166 500.—
3 <sup>e</sup> tronçon					
<b>Moulin-Jeannotat - Goumois</b>					
Moulin-Jeannotat - Biel-de-Vautenaivre . . . . .	5600	7500	32.—	179 200.—	
Biel-de-Vautenaivre - La Vauchotte . . . . .	1000		40.—	40 000.—	
La Vauchotte - Pont de Goumois . . . . .	900		18.—	16 200.—	
Imprévus et plans . . . . .	7500			24 100.—	
				259 500.—	259 500.—
4 <sup>e</sup> tronçon					
<b>Goumois - La Goule</b>					
1 <sup>er</sup> tournant de Goumois - Theusseret . . . . .	1400	4200	17.—	23 800.—	
Theusseret - Usine de La Goule . . . . .	2800		32.—	89 600.—	
Imprévus et plans . . . . .	4200			11 800.—	
				125 200.—	125 200.—
5 <sup>e</sup> tronçon					
<b>La Goule - Fromont</b>					
Usine de La Goule - Les Douanes . . . . .	600	7100	55.—	33 000.—	
Les Douanes - Sur-la-Boège . . . . .	3250		32.—	104 000.—	
Sur-la-Boège - Fromont . . . . .	3250		15.—	48 750.—	
Imprévus et plans . . . . .	7100			19 050.—	
				204 800.—	204 800.—
6 <sup>e</sup> tronçon					
<b>Fromont - Frontière neuchâteloise</b>					
Fromont - La Planche . . . . .	2800	9600	29.—	58 000.—	
La Planche - Frontière neuchâteloise . . . . .	6800		40.—	272 000.—	
Imprévus et plans . . . . .	9600			34 000.—	
				364 000.—	364 000.—
		44 100			
Décompte général, divers . . . . .					1 461 400.—
Total . . . . .					38 600.—
					1 500 000.—

« Les estimations des participations des propriétaires » furent calculées d'après la valeur, la superficie et la situation des forêts et des terres. Etat, communes et particuliers étaient taxés.

Voici, en résumé, les résultats des calculs établis par M. Juillerat, géomètre :

	Fr.		Fr.
Saint-Brais	54 986.40	Les Pommerats	54 603.—
Montfauvergier	7 816.50	Goumois-Vautenaivre	82 448.10
Epiquerez	33 270.30	Le Noirmont	41 769.—
Epauvillers	10 926.90	Les Bois	95 888.70
Les Enfers	14 976.90	La Ferrière	38 107.80
Soubey	86 580.—		

Saignelégier, propriétaire de l'usine du Theusseret et de la ferme était taxé à 9126 fr. Cette somme est comprise dans la participation de Goumois.

Ce travail avait été exécuté très consciencieusement et en toute équité. Il a été tenu compte : 1° de la surface des terrains ; 2° des différentes natures de culture ; 3° du parcours de route utilisé ; 4° de l'éloignement des parcelles.

On comptait 200 points pour les forêts,  
100 points pour les terres cultivées,  
50 points pour les pâturages.

Les parcelles les plus rapprochées du chemin obtenaient 30 points. Comme la route longerait la rive droite du Doubs, les propriétés situées sur la rive gauche bénéficieraient d'une déduction de 70 à 80 %.

A première vue, les sacrifices demandés aux intéressés pouvaient paraître lourds, mais les avantages qu'on leur offrait étaient substantiels.

Pour faciliter l'adhésion des propriétaires à cette œuvre, la commission avait envisagé et recommandé l'échelonnement des versements qui s'étendraient sur une période de vingt ans.

Une majorité de propriétaires ne fut acquise que pour deux tronçons, celui de Tariche à Soubey et celui de Goumois à La Goule. La commune du Noirmont, qui souffrait du chômage, se tenait sur la réserve. C'était une époque de vie chère et de récession, le bois avait perdu de sa valeur et les intéressés, dont beaucoup étaient endettés, hésitaient à s'engager. L'un d'eux se plaint de devoir payer 200 fr. d'impôt pour un bien amodié 900 fr.

Seuls les plans du tronçon Tariche - Soubey étaient terminés et l'on envisageait le commencement des travaux pour le printemps 1932 ; l'adhésion du Noirmont permettrait de commencer les travaux du tronçon Goumois - La Goule devisés à 125 200 fr.

Le comité du syndicat s'adresse à l'Office cantonal du travail dans l'espoir d'obtenir les subventions légales pour travaux de chômage ; ainsi on aurait pu occuper tous les chômeurs des Franches-Montagnes, au nombre de près de 200. On comptait sur un total de 75 % de subventions.

M. Pelletier, ayant décliné sa réélection en qualité de secrétaire, avait été remplacé par M. V. Moine, maître secondaire, à Saignelégier.

Jusqu'en 1935, de nombreuses séances, d'infinissables palabres ne firent guère avancer les affaires. M. Peter avait déclaré que le parcours Saint-Ursanne - La Tariche était revenu à 50 000 fr. le kilomètre. C'était une douche plutôt réfrigérante.

Trop de tergiversations font naître l'appréhension qui, au lieu d'éliminer les obstacles, les enfle et les multiplie. En outre, pourquoi cette course à la frontière neuchâteloise, alors que le premier projet prévoyait la construction du tronçon Saint-Ursanne - Soubey ? Sa réalisation eût sans doute facilité l'établissement de la route Goumois - La Goule qui aurait rejoint deux artères accédant au plateau franc-montagnard.

M. le député G. Voisard tenta une interpellation au Grand Conseil en 1935. Elle fut bien accueillie, mais resta lettre morte ; l'avenir se faisait sombre : le chômage qui régnait depuis des années entravait la rentrée des impôts ; le bâtiment n'allait pas, d'où une chute catastrophique des prix du bois de construction ; la dépréciation du franc, rendue inévitable en 1936, augmentait automatiquement le coût des travaux ; depuis plusieurs années, la guerre menaçait et son éclatement, en 1939, ne fut une surprise pour personne.

En 1946, après les terribles événements que nous avons vécus, la question fut de nouveau posée devant le Grand Conseil par M. Bouchat. C'est dire que l'idée de la route du Doubs n'était pas enterrée, mais qu'elle devait renaître dès que les plaies de la guerre seraient pansées et que la situation financière de l'Etat et des communes serait assainie.

Le député des Franches-Montagnes abandonnait l'idée de l'établissement d'une artère pour automobiles et se serait contenté d'un chemin forestier de 3 m. 60. Il reprenait les idées de M. Müller, conservateur des forêts, contenues dans un rapport du 1<sup>er</sup> février 1933 :

1. La nécessité économique de meilleures conditions de déveſtiture dans une région éloignée, riche en grandes forêts et dont la surface agricole n'est pas non plus à dédaigner, ne fait aucun doute. En raison de leur isolement, plusieurs de ces domaines agricoles tombent actuellement en ruines. Les produits de ces grandes forêts riveraines ne peuvent être écoulés que par le moyen d'un flottage nuisible et peu commode sur le Doubs. Par l'établissement d'un chemin le long du Doubs, ces produits forestiers trouveraient un écoulement plus rationnel et avec le temps, la vie reprendrait dans ces fermes abandonnées.
2. Les frais d'établissement de cette route doivent être proportionnels à la valeur du domaine à desservir et des profits que l'on en peut attendre. Une route pour automobiles, comme il était d'abord prévu de la faire, doit être considérée comme un luxe et ne serait pas en rapport avec sa valeur de rendement. La route doit être d'importance plus modeste.

3. En considération des faits et arguments mentionnés ci-dessus, l'inspecteur forestier fédéral s'est déclaré d'accord d'accepter les projets et de les recommander au subventionnement, à la condition qu'ils soient traités comme projets forestiers.

Plans et devis furent déposés par l'association des intéressés, mais le gouvernement fit savoir qu'il avait prévu en tout premier lieu l'établissement d'un réseau d'eau pour alimenter les Franches-Montagnes et qu'il n'y avait pas lieu de créer deux chantiers utilisant les chômeurs de la région. Par conséquent, le gouvernement s'occuperait de la question de la route du Doubs lorsque seraient terminés les travaux d'adduction d'eau. M. Bouchat insista pour que soient entrepris sans délai les tronçons Tariche - Soubey, devis 341 000 fr. et Goumois - La Goule, devis 125 000 fr.

M. Grimm, directeur des travaux publics, répondit que, pour se conformer au désir de l'interpellateur, les travaux seraient entrepris dès que les circonstances le permettraient.

Sur quoi, M. Bouchat insista pour que soient au moins commencées les opérations préliminaires à la construction des travaux.

Ajoutons que le projet initial avait subi une importante modification : Depuis Fromont, le tracé gravissait la côte jusqu'à la Combe de La Ferrière. Il serait construit en direction de Biaufond pour s'embrancher à la route cantonale. Ainsi la communication de toute la région du Doubs située entre Saint-Ursanne et Biaufond, serait établie avec La Chaux-de-Fonds et Saint-Ursanne, d'une façon même plus rationnelle et avec moins de frais que par la Combe de la Ferrière.

Quoique sa réalisation paraisse encore éloignée, on peut constater que le grand projet Tariche - Biaufond n'est pas abandonné.

Le chemin Tariche - Les Rosées, d'une longueur de 2 km., a été construit par l'Administration forestière de l'Etat, en 1936/37.

La route communale Saint-Ursanne - Tariche, d'une longueur de 5650 m. située sur les communes de Saint-Ursanne, Montmelon et Saint-Brais, a été construite en 1925 pour l'entreprise Stephane Spinedi de Courgenay. Le décompte des travaux s'est élevé à 149 834 fr. 05.

L'entretien de cette route est régi de la manière suivante :

1. L'Etat met à disposition quatre jours par semaine un cantonnier.
2. La fourniture et le transport de matériaux pour l'entretien du tronçon de route situé sur les communes de Saint-Ursanne et Montmelon, d'une longueur de 1900 m., l'entretien des ouvrages d'art, ainsi que le déblaiement de la neige sont à la charge des communes de Saint-Ursanne et de Montmelon.
3. L'entretien du tronçon Montmelon - Tariche, d'une longueur de 3750 m., incombe en revanche à l'Etat.

A titre indicatif, il est question d'aménager cette route et, si faire se peut, une première étape sera exécutée en 1961 déjà.

### III. Intervention de l'ADIJ

Comme nous l'avons vu, la jonction de l'artère française qui aboutit à Clairbié à celle de Soubey est décidée en principe.

Les Forces Motrices Bernoises prévoyaient la construction de barrages et d'usines dans la région Soubey - Saint-Ursanne. L'établissement d'une bonne route en ces parages s'imposait.

Le 18 août 1955, après une visite des lieux, M. le conseiller d'Etat Buri présida une séance à Delémont, à laquelle assistaient :

MM. Pulver, ingénieur du génie rural  
Seiler, directeur des F.M.B.  
Hertig, notaire des F.M.B.  
Müller, ancien conservateur des forêts  
Schild, conservateur des forêts  
Schaltenbrand, inspecteur des forêts  
Véya, maire de Saint-Brais  
Excusé : Hublard, préfet des Franches-Montagnes.

Ordre du jour :

1. Construction d'une route Les Rosées - La Charbonnière.
2. Restriction de la circulation sur la route Tariche - Les Rosées.

La discussion aboutit aux décisions suivantes :

1. Formation d'un comité d'initiative qui préparera la création d'un syndicat pour une route Les Rosées - Soubey, avec un premier tronçon Les Rosées - La Charbonnière.
2. Il serait préférable qu'un maire d'une des communes intéressées prit l'affaire en mains.
3. Si les communes deviennent membres du syndicat et si elles font la demande de construction, le Conseil d'Etat pourra leur apporter son appui.
4. Etablissement d'un périmètre. Les F.M.B. prépareront les plans nécessaires.
5. Chaque intéressé devra être membre du syndicat ; les F.M.B. en feront partie. S'il est dans le périmètre, l'Etat y participera.
6. M. Véya, maire de Saint-Brais, formera un comité d'initiative en vue de créer le syndicat.
7. L'Office forestier d'arrondissement de Porrentruy est chargé de préparer les questions techniques.
8. Un devis sera établi par les soins du Génie rural et un deuxième par l'Office forestier de Porrentruy pour un chemin avec chaussée moderne compactée et traitée au composol.
9. L'entretien de la route est encore à régler. L'ingénieur d'arrondissement pourrait mettre un cantonnier à disposition.

\*\*\*

La restriction de circulation sur la route Tariche - Les Rosées, après intervention de M. Kohler, député à Courgenay, fut levée en septembre 1956. Les démarches de l'ADIJ ont fait rapporter ce malencontreux arrêté.

\*\*\*

Le syndicat pour la construction de la route Les Rosées - La Charbonnière fut constitué sans difficultés. Les communes de Saint-Brais, Epauvillers, Epiquez et Soubey y adhérèrent ainsi que tous les propriétaires intéressés de la II<sup>e</sup> section de Saint-Brais.

Dès le 20 juin 1956, M. F. Reusser, président de l'ADIJ intervenait, sur invitation de M. Schild, conservateur des forêts à Delémont, pour faciliter la création du syndicat et former un comité provisoire.

Le 29 avril 1957, à Saignelégier, sur convocation du préfet des Franches-Montagnes, l'assemblée des intéressés décidait à l'unanimité :

1. Le principe de la création d'un syndicat de communes.
2. La formation d'un comité provisoire.

En l'absence de M. le préfet Hublard, malade, M. Ch. Zimmermann, vice-préfet, présida l'assemblée.

Le secrétariat fut confié à M. R. Steiner, à Delémont.

Le 26 juin 1957, le comité fut définitivement constitué : président, M. Ch. Zimmermann ; secrétaire, M. R. Steiner.

L'Etat était représenté par M. E. Schönenberger, inspecteur forestier, à Tavannes.

L'ADIJ et les F.M.B. furent invitées à couvrir les premiers frais d'établissement d'un avant-projet de chemin, soit 2000 fr.

M. Schild invita M. J.-P. Farron, adjoint, à établir cet avant-projet, route Soubey-Les Rosées.

Des tractations eurent lieu avec les F.M.B. pour établir dans quelle mesure l'ingénieur devait tenir compte de leurs intentions quant à l'aménagement hydroélectrique du Doubs.

Le 19 avril 1958, le comité provisoire se réunit pour examiner la situation, vu l'opposition que rencontrait le projet de construction de barrage des F.M.B. en aval de Soubey.

La résolution suivante fut adoptée :

« Dans l'intérêt de la construction de la route et du pont de Chervillers, il est désirable de ne pas faire opposition systématiquement au projet de barrage de Soubey, mais de laisser la porte ouverte aux discussions avec les F.M.B. pour amender le projet de barrage actuel jusqu'au moment où les inconvénients majeurs qu'il présente auront pu être corrigés. Les études pour l'établissement d'un projet de route doivent continuer. »

Le 15 septembre 1958, le bureau du comité provisoire était réuni à Delémont pour l'examen de l'avant-projet Farron. Il fut décidé de le soumettre aux F.M.B. pour obtenir leur approbation.

Longueur totale 6200 m. dont 1500 m. de correction du chemin existant (élargissement de la chaussée, assainissement latéral, correction du profil en long) et 4700 m. de construction nouvelle. Dans les régions des Moulins et du Champois, l'excès d'humidité nécessitera de nombreux drainages préalables.

Quant aux frais, ils étaient estimés approximativement à 100 fr. le mètre, ou, au total, à 620 000 fr.

A titre de comparaison, rappelons que, pour ce tronçon, le projet de 1932 prévoyait une dépense moyenne de 25 fr. le mètre ; c'était trop peu.

Afin d'obtenir les subventions indispensables à la construction de la route, l'avant-projet Farron fut soumis aux Services des améliorations foncières cantonales et fédérales. Les experts fédéraux se rendirent sur les lieux le 26 août 1959. Ils ne se laissèrent pas convaincre, qu'on en juge :

1. La Confédération estimait qu'il n'était pas suffisamment prouvé que le chemin projeté représentait une œuvre d'utilité publique. La vocation agricole de la région ne paraissait pas suffisante pour motiver un projet d'amélioration foncière ; d'autre part, il semblait à première vue que, dans cette région très boisée, c'était aux services forestiers de s'occuper du financement de ces travaux.
2. Les F.M.B. étudient depuis très longtemps les possibilités d'aménagement hydro-électrique du Doubs. Un projet de construction d'une usine-barrage en aval de Le Champois, entre Le Champois et La Réchasse, est à l'étude ; projet bien loin d'être en voie de réalisation ! Cependant, force nous a été de tenir compte des cotes maxima de retenue, et de prévoir, à plusieurs endroits, un tracé supérieur au chemin existant en danger d'immersion. Dans ces conditions, la Confédération ne jugeait pas opportun de financer un travail dont les Forces Motrices semblaient être les principaux bénéficiaires.
3. Le troisième argument soulevé était le tourisme. Si le chemin était jugé d'utilité touristique, ce serait au canton d'élaborer un projet de route cantonale, avec toutes les conséquences que cela sous-entend.

Tel refus demandait réplique.

Trois rapports furent élaborés, l'un par M. Schild, conservateur des forêts, l'autre par M. Löffel, de Courtemelon, et enfin par les F.M.B.

Tous trois présentaient des raisons pertinentes en faveur de l'octroi pleinement justifié de subsides pour l'établissement d'une route sur la rive droite du Doubs :



# Nos bons hôtels du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements  
ci-dessous et les recommander à vos amis

## **Bévilard**

Hôtel du Cheval-Blanc

(G. Suter)

Moderne et confortable

**(032) 5 25 51**

## **Bienne**

Hôtel Seeland

(A. Flückiger)

Entièrement rénové — Confort

**(032) 2 27 11**

## **Boncourt**

Hôtel A la Locomotive

(L. Gatherat)

Salles pour sociétés — Confort

**(066) 7 56 63**

## **Moutier**

Hôtel Suisse

(Famille Brioschi-Bassi)

Rénové, grandes salles

**(032) 6 40 37**

## **La Neuveville**

Hôtel J.-J. Rousseau

(William Cœudevez)

Neuf — Confort, salles

**(038) 7 94 55**

## **Porrentruy**

Hôtel du Simplon

(S. Jermann)

Confort, sa cuisine, sa cave

**(066) 6 14 99**

## **Porrentruy**

Hôtel du Cheval-Blanc

(C. Sigrist)

Rénové, confort, salles

**(066) 6 11 41**

## **St-Ursanne**

Hôtel du Bœuf

(Jos. Noirjean)

Rénové, sa cuisine, sa cave

**(066) 5 31 49**

1036

**SEVA** <sup>136/2</sup> **Un plan extraordinaire!**

**Davantage de lots — davantage de chances!**

**1 x 100'000**  
**10 x 10'000**  
**25 x 1'000**

**en plus:**

**50 x 500.—, 480 x 100.—, 1'440 x 40.— Frs, etc.**

**51'686 lots d'une valeur globale de 629'200 Frs**

**Séries particulièrement intéressantes**

5 billets chiffres finals 0 — 4 contiennent au moins 1 lot

5 billets chiffres finals 5 — 9 contiennent au moins 1 lot

10 billets chiffres finals 0 — 9 contiennent au moins 2 lots

**1 billet Frs 5.—** (la série de 5 billets Frs 25.—, la série de 10 billets Frs 50.—)  
plus 40 cts de port pour envoi recommandé, au compte de chèques postaux  
III 10026. Liste de tirage sous pli fermé 30 cts, comme imprime 20 cts.

**Adresse:** Loterie SEVA, Berne, téléphone (031) 45 44 36. Les billets SEVA sont  
aussi en vente dans les banques, aux guichets des chemins de fer privés, ainsi que  
dans de nombreux magasins, etc.

**Hâtez-vous!**

**5 SEPTEMBRE**

1. La construction de chemins forestiers aboutissant à la route projetée faciliterait l'exploitation de 50 ha. de forêts à proximité et de 120 ha. dans un rayon de 5 à 6 km.
2. Neuf fermes d'une superficie totale de 352 ha. seraient plus rentables, parce que plus aisément exploitables.
3. Les F.M.B. rétorquaient que, sans les subventions cantonales et fédérales, le tronçon Soubey-Les Rosées ne serait pas construit. Toutefois, cas échéant, elles apporteraient une contribution spéciale à la construction.

En avril 1948, la ferme de La Charbonnière fut acquise, au prix de 67 000 fr., par les Forces Motrices Bernoises. La ratification était subordonnée aux conditions suivantes :

1. La ferme de La Charbonnière ne sera pas désaffectée, mais, au contraire, sera incessamment remise en état et affermée.
2. **Les F.M.B. s'engageront à relier la ferme des Rosées (propriété de l'Etat de Berne) avec la ferme de La Charbonnière, par une route carrossable, selon une convention à élaborer.** Celle-ci, sous peine de caducité de la présente ratification, devra être souscrite au plus tard dans l'année, dès le 1<sup>er</sup> mai 1948, par toutes les corporations et personnes intéressées à la construction du tronçon de route dont question plus haut.

Le 28 juillet 1948, l'acte de vente était ratifié par le préfet avec cette observation : « Prenons acte de la convention et de l'engagement souscrits entre parties, le 12 juillet 1948, **quant à la construction de la route du Doubs** » et approuvé par le directeur de l'agriculture.

Les communes de Soubey et de Saint-Brais avaient aussi présenté des rapports dans le même sens.

M. Noirjean, propriétaire du Poye, a déjà vu quatre piquetages de projets de route. Depuis deux ans, il ne trouve plus de fermier pour sa propriété difficilement accessible.

En séance du 11 janvier 1961, à Delémont, il fut décidé de soumettre ces contre-rapports au Service cantonal des améliorations foncières avec prière de reprendre les pourparlers avec le Service fédéral des améliorations foncières.

De Tariche à Biaufond, aucune route de 4 m. 20 ou de 3 m. 60 n'a été construite. La circulation automobile est plus ou moins aisée sur les tronçons :

Saint-Ursanne - Les Rosées  
 La Charbonnière - Lobchez  
 Moulin-Jeannotat - Goumois  
 Goumois - Le Theusseret  
 La Goule - La Bouège

D'autre part, il n'existe qu'un sentier entre :

Les Rosées - La Charbonnière

Lobchez - Moulin-Jeannotat

Le Theusseret - La Goule

La Boège - Biaufond

C'est dire que le rêve de la route du Doubs, et même d'une artère pour automobiles, n'est pas près de devenir réalité. Il n'y a cependant pas lieu de désespérer, Paris ne s'est pas bâti en un jour. Qu'on établisse d'abord les tronçons en liaison directe avec des routes et graduellement, la jonction se fera sur toute la longueur de la vallée sauvage, ouvrant une voie nouvelle qui fera connaître et revivre une des contrées les plus pittoresques du Jura.

P. BACON

### Le règne de l'automatisme

## L'avenir a déjà commencé

*Ainsi que M. Francis Montavon, avocat à Moutier, l'a annoncé aux vingt-cinq apprentis et apprenties méritants que l'ADIJ a fêtés récemment à Bassecourt, l'avenir a déjà commencé en matière d'automatisme.*

*De son allocution, reproduisons les passages suivants qu'il consacra à l'évolution de la technique :*

L'évolution technique a passé par les stades suivants :

1. le travail manuel ;
2. la mécanisation, où le travail préalablement manuel est effectué par la machine que dirige l'homme ;
3. l'automatisme, où la machine est commandée automatiquement par des dispositifs adéquats, par exemple des cames comme dans les automates de Jaquet-Droz, le piano mécanique et les tours à décolleter ;
4. l'automatisme au premier degré, où la machine est commandée et contrôlée automatiquement, par exemple une machine remplissant des bouteilles de bière alimentée par un réservoir de 1000 litres : lorsque le réservoir est vide, la première bouteille non remplie provoque l'arrêt automatique de la machine. L'homme intervient pour brancher la machine sur un deuxième réservoir de 1000 litres.