

**Zeitschrift:** Les intérêts de nos régions : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts jurassiens

**Herausgeber:** Association pour la défense des intérêts jurassiens

**Band:** 53 (1982)

**Heft:** 4: Horaire cadencé

  

**Artikel:** Les péripéties de la préparation de réseau jurassien...

**Autor:** Jolissaint, Pierre

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-824527>

### **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:** 16.03.2025

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

# Les péripéties de la préparation du réseau jurassien...

«Si l'on jette un coup d'œil rétrospectif sur le développement de la question des chemins de fer du Jura, on voit qu'elle a passé par trois ou quatre phases principales: la première que nous appellerons la période de l'indifférence ou de l'insouciance du canton et des populations jurassiennes a duré de 1850 à 1853; cette période a été des plus funestes pour la République en général et pour le Jura en particulier. Si, à cette époque, on s'était occupé dans le canton de Berne de la grande question des chemins de fer qui venait de surgir en Suisse, il aurait été facile de conserver à la *ville fédérale* la position prépondérante et centrale qu'elle aurait dû occuper comme centre politique et géographique de la Suisse.

» Alors rien n'était plus facile que d'obtenir une ligne principale Bâle - Delémont - Bienne - Berne - Lausanne - Genève. Malheureusement, à cette époque, les passions politiques absorbaient tous les esprits; on oubliait les intérêts généraux du canton pour s'occuper exclusivement des luttes politiques intestines. Pour se débarrasser de la grande question des chemins de fer, on se jetait dans les bras d'une société unique à laquelle on concédait les meilleures lignes sans s'inquiéter des intérêts et de l'avenir des contrées deshéritées. Un fait qui caractérise la politique du *laisser-aller* de la période de 1850 en matière de chemins de fer, c'est la décision d'un aéropage composé de notabilités de diverses contrées, présidé par Monsieur le Directeur des finances, et à teneur de laquelle le Jura ne devait pas avoir de chemins de fer.

» La seconde période du développement de la question ferrugineuse est celle de la naissance de l'idée des lignes isolées du *vallon de Saint-Imier* et de l'*Ajoie*. Elle comprend les années 1853 à 1856.

» La première manifestation de la question des chemins de fer eut lieu dans le district de Courtelary en 1853; il s'agissait alors

d'une ligne qui devait relier Paris à Berne en passant par Gray, Besançon, Morteau, La Chaux-de-Fonds, Saint-Imier et Bienne. Le vallon de Saint-Imier contribua pour de fortes sommes aux frais des études de cette ligne, mais les Français et les Neuchâtelois ne tinrent pas leurs promesses et la ligne projetée fut conduite sur Neuchâtel à travers les obstacles ruineux et le Vallon en fut injustement privé.<sup>1</sup>

» De 1853 à 1855, les Compagnies françaises de l'Est et de Paris-Lyon-Méditerranée étant en désaccord au sujet du parcours de Belfort à Mulhouse et Bâle appartenant à l'Est et dont *Paris-Lyon-Méditerranée* demandait à jouir conjointement, celle-ci envoya des ingénieurs dans l'Ajoie pour faire annoncer à son de caisse les études d'une prétendue ligne de Montbéliard à Delle et à Bâle par la vallée de Lucelle. Il n'y avait rien de sérieux dans ces études; c'était une démonstration du PLM contre l'Est afin de l'amener à composition pour Belfort - Mulhouse - Bâle. Ce but atteint, les ingénieurs quittèrent l'Ajoie et celle-ci ne put donner suite à sa concession.

» A la phase des lignes isolées du *Vallon* et de l'*Ajoie* succéda celle de l'idée du *réseau jurassien* de 1856 à 1864.

» Au moment où les premiers rayons d'espoir qui avaient réjoui quelques instants les districts de Porrentruy et de Courtelary s'évanouissaient, l'idée de doter le Jura d'un réseau complet de voies ferrées fut émise et propagée avec persévérance par Xavier Stockmar et le comité d'initiative créé provisoirement à Delémont et organisé définitivement par une assemblée de délégués des communes jurassiennes, tenue à Tavannes le 24 février 1856. Le vallon de Saint-Imier et le district de Porrentruy s'étant vus abandonnés par les pays voisins sur le concours desquels ils avaient compté de bonne foi, se rallièrent peu à peu, mais non sans peine, à l'idée du réseau. Leurs

représentants, dans les assemblées politiques et au Grand Conseil appuyèrent par leurs votes toutes les mesures qui furent proposées dans l'intérêt de la centralisation des voies ferrées jurassiennes et spécialement des études d'avant-projet.

» Cette entente dura jusqu'à l'assemblée de Tavannes du 28 mars 1864. A cette réunion Xavier Stockmar, directeur des chemins de fer, fit un rapport sur le résultat des études préliminaires qui évaluaient le coût du réseau à 44 millions. En présence des dispositions peu favorables ou pour le moins indifférentes de l'ancien canton et de la majeure partie des communes du Jura, à cette époque, le *Père du réseau complet* eut un moment de découragement qui lui fit imaginer le *système régional*. Cette idée malencontreuse, mais qui s'explique par les circonstances que nous venons de rappeler, fut froidement accueillie par l'assemblée de Tavannes qui se prononça contre le système régional par le motif bien simple qu'il aurait enlevé au pays la moitié au moins des avantages que doivent lui procurer des chemins de fer ordinaires.<sup>2</sup>

» La quatrième phase du développement historique des chemins de fer du Jura comprend la période mixte dans laquelle on

s'occupe à la fois des tronçons et du réseau. Prévoyant que l'exécution simultanée du réseau n'était pas possible, on en prépare l'établissement par parties fractionnées en commençant par les sections urgentes.

» Pendant cette période les populations des districts de Porrentruy, Courtelary et Moutier demandent de nouvelles concessions et votent des subsides qui s'élèvent à 2 700 000 francs.

» La phase historique du réseau et la phase mixte où l'on s'occupe simultanément du réseau et des tronçons peuvent être considérées comme les deux périodes des études sérieuses de la question.»

*Extrait de l'exposé de Pierre Jolissaint devant le Grand Conseil bernois le 28 janvier 1867 tiré de Le Jura et la politique ferroviaire bernoise, de Lucien Lièvre, édition Le Jura SA, 1917, Porrentruy (archives ADJ).*

<sup>1</sup> Voir la brochure: *Chemins de fer de Paris à Berne, par Gray, Besançon, La Chaux-de-Fonds et Bienne* (Paris, N. Chaix et C<sup>e</sup>, 1857).

<sup>2</sup> Voir brochure: *Réseau des chemins de fer jurassiens*. Réunion de Tavannes du 28 mars 1864. Rapport et propositions de la Direction cantonale des chemins de fer.

