

Le train aurait pu siffler à Courroux...

Les lignes ferroviaires suisses, réalisées dans la deuxième partie du 19^e siècle, représentaient des enjeux économiques et politiques cruciaux pour le développement du pays. Le Jura historique s'est mobilisé pour obtenir un réseau intérieur relié aux grandes lignes. Si le tracé actuel date de cette époque, plusieurs projets planifiés ont été abandonnés. La ligne Delémont-Mervelier en fait partie.

CONTEXTE NATIONAL ET RÉGIONAL

Le 10 août 1847, la première liaison ferroviaire relie Zurich à Baden. La Suisse, très en retard sur ses voisins européens, engage des travaux colossaux et coûteux en ordre dispersé, la Confédération laissant aux cantons et à des sociétés privées le soin de construire le réseau. Il faut attendre 1898 pour que la Confédération rachète et réorganise les chemins de fer suite à un vote populaire (près de huit Suisses sur dix plébiscitent une étatisation du rail).

Les Chemins de Fer Fédéraux (CFF) sont créés en 1901.^{1/2}

En 1864, on compte 250 km de rail dans le canton de Berne, mais aucun dans le Jura bernois. Deux hommes politiques jurassiens, Xavier Stockmar puis Pierre Jolissaint, son successeur au Conseil d'État bernois, soutiennent les promoteurs de la région avec l'appui de deux pétitions populaires (dix mille signataires).

En 1867, le Grand Conseil bernois adopte un décret concédant la construction et l'exploitation des chemins de fer du Jura à une

compagnie privée. La ligne Porrentruy-Delle est ouverte en 1872, celle reliant Delémont à Bâle en 1875. Le réseau complet (160 km de rail) est inauguré le 30 mai 1877. Il a coûté 46 millions de francs, montant financé pour moitié par le canton, les communes jurassiennes versant plus de 7 millions. Le 1^{er} mai 1903, les CFF prennent possession des lignes jurassiennes. Entre 1894 et 1914, on compte plus de dix-huit projets de lignes qui ne verront jamais le jour. La ligne projetée entre Delémont et Mervelier en fait partie.³

LA LIGNE DELÉMONT-MERVELIER

Dans un premier temps, les promoteurs cherchent à inscrire la ligne comme une section d'un projet plus ambitieux (Delémont-Oensingen-Gothard), avec un tunnel débouchant entre Welschenrohr et Herbetwil. Une des variantes du premier projet (1871) passe par le Val Terbi et obtient l'aval de la Confédération. Mais le renoncement de la France, intéressée dans un premier temps après l'annexion de l'Alsace par l'Allemagne, plombe le projet, relancé en 1895. Le percement du tunnel du Weissenstein,

dès 1903, et l'ouverture de la ligne Moutier-Soleure en 1908, enterrent définitivement une ligne directe Delémont-Oensingen. Le projet devient donc uniquement régional, avec l'établissement de plusieurs variantes par des ingénieurs parfois automandités. Malgré un lobbyisme important des comités d'initiatives auprès des communes, aucun projet n'aboutira. La succession de modèles (voie normale ou voie étroite électrifiée) et de tracés, les coûts élevés ainsi que l'alternative de la route (un service de car postal est discuté dès 1922) sont des explications possibles à ce renoncement.

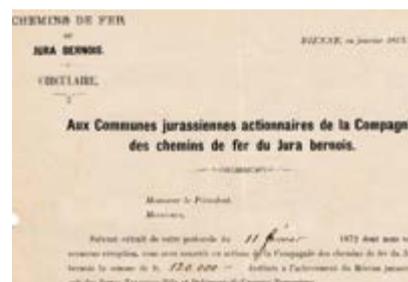


Figure 1 - Extrait Actions de la commune de Courroux - 1872 - ACCC

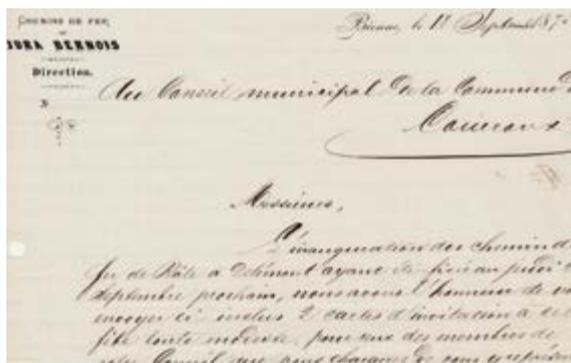


Figure 2 - Extrait d'un courrier d'invitation - 1875 - ACCC

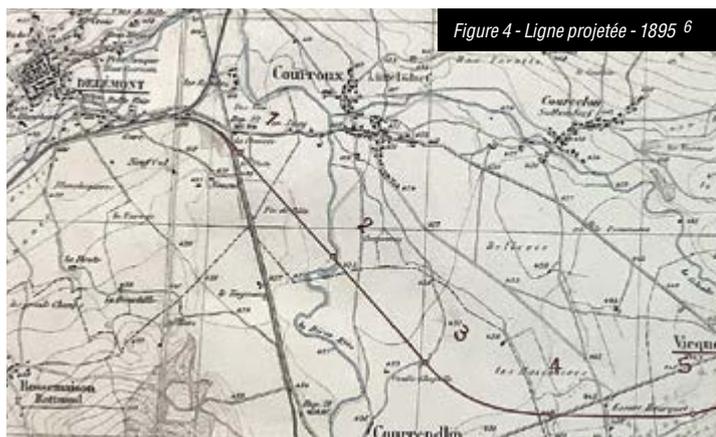


Figure 4 - Ligne projetée - 1895⁶

COURROUX CONCERNÉ Lignes jurassiennes

On trouve dans les archives communales (ACCC), dès 1863, un abondant courrier relatif aux projets ferroviaires jurassiens, les communes étant appelées à participer à leur financement. L'assemblée communale du 11 février 1872 accepte, par 93 voix contre 0, l'acquisition d'actions de la Compagnie des chemins de fer du Jura bernois (CCFJB) pour une valeur de Fr. 120 000.- (Figure 1). Le procès-verbal détaille les lignes concernées (Tavannes-Bâle, Delémont-Glovelier

et Saint-Ursanne-Porrentruy) et charge le Conseil communal de l'exécution contractuelle. La commune tente, en 1880, de convertir et revendre ses actions. Un courrier du Préfet du 7 juillet 1880 attire l'attention du Conseil communal sur l'obligation d'avoir l'autorisation du Conseil exécutif pour une telle décision et sur le constat que la valeur des actions est à la hausse.⁷

Ce vote de 1872, très favorable au chemin de fer, contraste avec celui du 28 février 1875 et le rejet de l'arrêté cantonal concer-

nant la participation de l'État à la construction de nouvelles lignes de chemin de fer, par 109 voix contre et 75 voix pour.

La ligne Delémont-Laufon ne traverse pas le territoire communal mais le côtoie de très près le long de la Birse. Le Conseil communal est consulté sur les plans de ce secteur. Il est par ailleurs invité à l'inauguration de la ligne Bâle-Delémont du 23 septembre 1875 (Figure 2).⁷

LES LOUPS D'HIER

**COURROUX CONCERNÉ
Projet Delémont-Mervelier**

De février 1902 à février 1912, cinq assemblées communales traitent de l'appui financier sollicité par le comité d'initiative de la ligne. Courroux se distingue des autres communes de la région par des refus réitérés d'acquiescer des actions pour soutenir le projet. Les débats sont peu documentés (on évoque parfois une vive discussion) et il est proposé à deux reprises de réduire la participation (de Fr. 1000.- à Fr. 500.- en 1902 et de Fr. 500.- à Fr. 250.- en 1909), mais sans succès. C'est à la demande du comité d'initiative, représenté - et intervenant - lors des assemblées, que le sujet est remis plusieurs fois à l'ordre du jour (quatre fois entre août 1909 et février 1912). Ledit comité s'adresse au Conseil communal en ces termes (Courrier du 27.12.1911 – ACCC): *Nous connaissons trop les sentiments qui vous animent, et tout particulièrement votre volonté ferme de travailler énergiquement à l'essor économique de votre localité et au bonheur de ses habitants, pour douter un seul instant que, soucieux de vos devoirs et de votre responsabilité, vous voudrez bien nous prêter votre appui... Le courrier du 4 septembre 1913 (Figure 3), le dernier sur le sujet, adopte un*

ton plus dramatique encore.

Mais le Conseil communal, lors de sa séance du 12 novembre 1913, refuse de mettre une sixième fois l'objet à l'ordre du jour d'une assemblée, jugeant *qu'un nouveau vote n'aurait aucune chance de réussite.* Le dernier vote est donc celui du 25 février 1912 avec 84 voix contre l'acquisition d'actions et 61 voix pour.⁷

Les préavis du Conseil communal, émis en assemblée ou discutés préalablement en séance du Conseil, sont évolutifs. Après trois préavis négatifs et une absence de prise de position, le Conseil communal *recommande vivement à l'assemblée [du 25 février 1912] de voter une prise d'actions en faveur du chemin de fer sans en fixer le montant.* L'exécutif était donc plus sensible à l'argumentation (pression) du comité d'initiative que les citoyens, certains étant vraisemblablement irrités de l'insistance de ce dernier.⁷

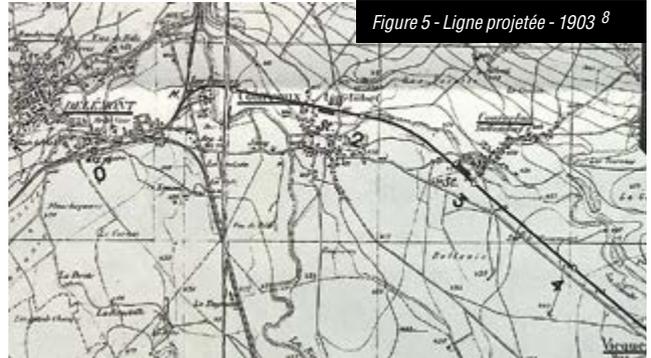


Figure 5 - Ligne projetée - 1903⁸

passé à proximité du village et qu'il y soit établi une station. Le préavis du Conseil communal était de ne pas entrer en matière tant que le tracé n'était pas connu. On peut comprendre ces prises de position si on observe le plan de 1895, qui ignore Courroux (Figure 4). Le 22 juillet 1903, le Conseil communal décide de donner un préavis défavorable au tracé de la ligne projetée, car *elle ne répond absolument pas aux intérêts de la commune.* Il s'agit vraisemblablement du plan retrouvé dans les archives communales de Delémont⁸ (Figure 5). Le 8 mars 1907, le Conseil communal décide *qu'au vu des plans présentés pour la concession d'une ligne de chemin de fer électrique Delémont-Mervelier, il ne fera pas opposition à cette demande, présentée par MM. Koller et Flesch, ingénieurs à Lausanne.* Mais il complète cette décision en précisant qu'il est réservé et qu'avant d'utiliser la voie publique dans le village pour le passage de la ligne, les concessionnaires devront se conformer aux exigences des autorités cantonales et communales. Le projet de ligne étroite suit en effet la route cantonale sur une partie du parcours, notamment entre Delémont et Vicques (Figure 6).

Une variante, datée de 1909, prévoit une ligne proche mais distincte de la route. Le plan détaillé pour Courroux (Figure 7) pourrait dater de cette époque.

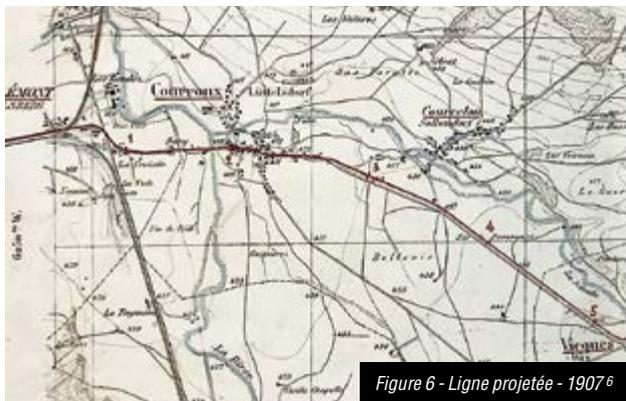


Figure 6 - Ligne projetée - 1907⁶

Si les procès-verbaux ne donnent pas d'indications sur les motifs des opposants, on peut relever que le tracé de la ligne a été un critère important lors des premiers débats. Le 23 février 1902, l'assemblée, après avoir *refusé à une nette majorité un subside de Fr. 1000.-*, entre en matière (17 voix contre 16) *pour un montant de Fr. 500.-, à condition que la ligne*

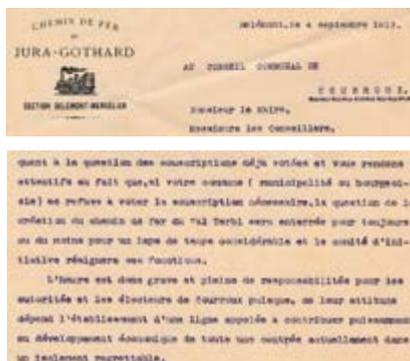


Figure 3 - Extrait
Courrier du CI - 1913 - ACCC



Figure 7 - Ligne projetée - 1909 - ACCC

BRÈVE CONCLUSION

On peut éventuellement regretter aujourd'hui l'absence d'une ligne ferroviaire directe Delémont-Oensingen mais, pour ce qui concerne les liaisons régionales, l'offre de CarPostal pourrait difficilement être dépassée, si on fait abstraction des comparaisons en matière de pollution.

Daniel Brosy

Sources

1. Dictionnaire Historique de la Suisse (DHS)
<https://hls-dhs-dss.ch/>
2. <https://www.suisse-romande.com/>

3. Nouvelle histoire du Jura – SJE - 1984
4. <https://defr.abcdef.wiki/wiki/Jura-Gotthard-Bahn>
5. <https://www.chronologie-jurassienne.ch/>
6. Archives cantonales jurassiennes (ArCJ)

7. Archives communales de Courroux-Courcelon (ACCC)
8. D'LEM info N° 120 - R. Lachat - décembre 1998