

CERCLE D'ÉTUDES HISTORIQUES
DE LA SOCIÉTÉ JURASSIENNE D'ÉMULATION

LETTRE D'INFORMATION

Numéro 35 - novembre 2005

Communications et transports dans le Jura

Éditorial

Vers une conception renouvelée de l'histoire des transports :
l'histoire de la mobilité

N'y a-t-il pas homme plus mobile – et plus moderne ! – que François Xavier Gressot dont on lira dans cette Lettre d'information des extraits de ses pérégrinations ? A pied, en diligence, en « coche d'eau », en char, en bateau à vapeur, en train, F-X.Gressot parcourt des kilomètres et des kilomètres dans ses déplacements professionnels, familiaux et sociaux. Faisant fi des frontières, il actionne de nombreux moyens pour faciliter ses déplacements et expérimente les innovations dans le but de les accélérer et de les démultiplier. Il nous révèle une extraordinaire faculté de mobilité malgré les conditions difficiles et les obstacles nombreux.

D'une manière plus générale, notre voyageur jurassien participe à ce bouleversement que Christophe Studeny dans un beau livre a appelé « l'invention de la vitesse »¹ et qui marque tout autant la révolution industrielle des années 1780-1830 que les transformations technologiques et économiques mises souvent au premier plan. Si pendant plusieurs années, elle avait été considérée comme la « cause première » de ces bouleversements majeurs (il fallait d'abord que l'on puisse transporter main-d'œuvre et matières premières avant de pouvoir fabriquer des produits qui pourraient ensuite être écoulés sur les marchés), la « révolution des transports » a été rejetée dans les aspects périphériques. L'historiographie s'est depuis deux décennies contentée de la classer au rang des accompagnatrices, certes nécessaires à ces bouleversements, mais nullement suffisantes.

Débat vain, tel est le constat qui ressort à la lecture de F.X. Gressot, mais aussi des autres contributions à ce numéro. Si les gains de vitesse peuvent rester relatifs dans la conception du temps qui prévaut à une époque ou dans des espaces réduits, ils peuvent prendre un sens différent quand ils opèrent sur des échelles temporelles et géographiques plus larges. N'en nions pas l'évidence. Mais le fait demeure que si le transport se résume à un déplacement physique d'un lieu à un autre, le déplacement ne se résume pas à un simple transport : il est tout autant une expérience vécue qu'un processus qui

¹ Christophe Studeny, *L'invention de la vitesse, France XVIIIe-XXe siècles*, Paris, Gallimard, 1995.

se conjugue en plusieurs modalités associant des finalités variées, des usages cumulés, des destinations multiples. Si l'intermodalité est un concept récent utilisé par les planificateurs ou les aménagistes louant les vertus des transports coordonnés, il trouve des applications nombreuses dans des périodes de l'histoire. S'intéresser aux usagers requiert de réorienter quelque peu les analyses. A cet égard, la ramification des voies romaines plaide pour la reconnaissance d'un réseau, clé pour un fonctionnement de l'administration impériale et la défense du territoire. Mais Jean-Daniel Demarez souligne aussi les conséquences économiques et sociales de l'entretien de ce réseau ainsi que les usages qui peuvent en être faits.

Le mobile économique ou social, si présent dans toute l'histoire des sociétés, ne recouvre cependant qu'une partie des configurations rencontrées. Les conditions liées à la diffusion de la bicyclette reposent largement sur l'expansion de « l'idéologie sportive » qui donne aux activités physiques de nouveaux rôles à des populations avides de reconnaissance sociale ou symbolique. Comme le montre Alain Cortat, le statut du vélocipédiste est avant tout celui du paragon d'une modernité. Le bourgeois s'affiche par l'objet technologique qui lui assure un rôle pionnier et moteur dans la mise en place de nouvelles valeurs. L'utilisation de la bicyclette mobilise des connaissances, des ressources, des apprentissages qui inscrivent l'utilisateur dans une dynamique qui se confond avec la modernisation. Avant d'être rattrapée par des usages utilitaires (ouvriers, écoliers), la bicyclette façonne une société par le biais de l'aspect ludique et physique qui en facilite la diffusion.

Si ce processus se retrouve dans le cas de l'automobile, son usage alimente aussi la dimension politique qui peut décupler des potentialités revendicatrices, comme on peut le voir avec la question jurassienne. Emanuel Gogniat jette un regard original sur cet épisode historique en interrogeant le moyen de transport comme outil de mobilisation. Comme le téléphone portable le confirme aujourd'hui dans les mouvements de contestation ou des rassemblements de foule, la communication est au cœur du dispositif. Les militants séparatistes ont trouvé dans l'automobile le moyen permettant une très grande souplesse dans l'organisation des manifestations et le déclenchement subi d'actions qui n'auraient été guère possible autrement.

Cette convergence de facteurs qui peut se traduire par leur accumulation plaide pour une vision renouvelée de l'histoire des transports : non simple déclinaison de moyens techniques offerts à la société à un moment donné, mais prise en compte des usages qui en sont faits et des impacts sur le fonctionnement de la société dans son vécu, ses échanges, son identité et son imaginaire. D'une histoire des transports, on aboutit à une histoire de la mobilité qui affirme le caractère dynamique des populations dont a priori rien ne les prédispose à utiliser les moyens de transport offerts à des fins aussi étendues².

Laurent TISSOT
Université de Neuchâtel

² Gijs Mom, "What kind of transport history did we get? Half a century of JTH and the future of the field" in *Journal of Transport History*, 2003, pp.121-138.

Les voies romaines dans le Jura

Introduction

Imaginons qu'un archéologue, dans un futur lointain, s'intéresse au réseau routier du Jura contemporain. De quels outils disposerait-il pour tenter de le reconstituer ? De quelques fragments de cartes routières, miraculeusement conservés, mais s'étendant du XIXe au XXIe siècle ; de textes divers rapportant la réfection de telle chaussée entre deux communes, l'inauguration de la Transjurane, ou, plus vaguement, le commerce entre le Jura et le Plateau suisse ; enfin, de tronçons de routes fouillés occasionnellement de-ci, de-là, mais rarement datés. Au final, s'il dispose de suffisamment d'éléments, il pourra dresser une carte sur laquelle ne figureraient que les voies dont il a connaissance, importantes ou non, construites sur une période de deux siècles, y compris celles qui sont aujourd'hui abandonnées. Il ne s'agirait donc pas du portrait du réseau routier contemporain, mais d'un photomontage d'esquisses imprécises d'un même sujet à différentes époques de sa vie.

Espérons que cet archéologue en sera conscient, et qu'il essaiera de différencier les époques. Et s'il y arrive, il lui faudra encore hiérarchiser les routes en fonction de leur statut : routes communales, cantonales ou nationales, construites et financées par des pouvoirs différents.

Le chercheur actuel se trouve exactement dans la même situation face à la problématique des voies anciennes. Avec l'aide de rares documents antiques, de quelques segments de routes fouillés ou encore de la toponymie, il doit appréhender l'évolution d'un réseau routier depuis le substrat gaulois aux mutations du Haut Moyen Age et différencier les états successifs, même pour l'époque romaine : le réseau de l'époque d'Auguste n'est pas le même que celui de la fin du Ier s., encore moins que celui du IVe s.

Nulle raison cependant d'être pessimiste : si le détail nous échappe encore, il est possible de tracer, dans les grandes lignes, l'ossature du réseau routier de l'époque impériale.

1. Problématique et méthode

Jusqu'au XIXe siècle, le tunnel romain de Pierre-Pertuis (Tavannes) et son inscription étaient à peu près les seuls témoins d'un antique système de voirie. C'est Auguste Quiquerez qui fut le premier à étudier dans le détail la problématique des voies celtiques et romaines. Grâce à ses nombreux déplacements, il pu assister à de multiples découvertes qu'il consigna dans *Le Mont-Terrible* (1862) et *Topographie d'une partie du Jura oriental* (1864). A partir de ruines gallo-romaines, mais aussi de nombreux sites erronément interprétés comme camps militaires, il reconstitua un réseau routier romain que beaucoup de chercheurs lui reprirent par la suite, mais qui n'exista sans doute jamais que dans son imagination.

Quiquerez n'hésitait pas à faire appel à la toponymie pour compléter ses informations ; cette démarche est en elle-même valable, et du reste encore mise en œuvre aujourd'hui. Mais au milieu du XIXe s., la linguistique en était encore à ses balbutiements et certaines explications étymologiques étaient erronées. Pour ne prendre qu'un exemple, Quiquerez supputait la présence d'un site romain fortifié dans tous les lieux-dits Chételat, Chatillon, Tchesté (et autres formes patoisantes), dérivés de *castellum* (diminutif tardif du haut latin *castrum*, camp fortifié). Or, l'on sait aujourd'hui que ces dérivés sont essentiellement de formation médiévale. Seuls les termes qui ont été forgés sur *castrum* pourraient remonter à l'époque romaine : sur le sol cantonal, il n'y a guère que Chêtre, attesté dans le district de Porrentruy et à Delémont, qui pourrait en être issu par l'intermédiaire du vieux français *chastre*. On est donc loin de la quarantaine de castels d'Auguste Quiquerez.

A cette base de raisonnement faussée se greffait un a priori encore très vivace, selon lequel tous les établissements d'époque romaine sont reliés par des chaussées, en particulier les sites militaires. C'est ainsi que notre savant, se fondant sur des camps militaires qui n'ont jamais existé, en arriva à restituer la carte d'un réseau routier d'une densité extraordinaire, mais aujourd'hui fort peu crédible.

Si les interprétations du XIXe siècle³, tributaires des connaissances du moment, sont rarement fiables, nous pouvons retenir de nos prédécesseurs les observations qu'ils ont eu l'occasion d'effectuer sur le terrain, à charge pour nous de les situer dans un contexte chronologique. Il s'agit là de données brutes qui, de pair avec les segments de voies fouillés récemment, constituent le point de départ de toute réflexion. N'oublions pas non plus que tous les établissements d'époque romaine n'étaient pas forcément reliés par des chaussées, mais parfois simplement par des chemins de terre, dont l'importance est sous-estimée : ils n'ont pas empêché la formidable vitalité économique du Moyen Âge.

Nous avons expliqué par ailleurs les indices qui permettent d'appréhender les anciennes voies⁴. Sans reprendre ici le détail de ces explications, signalons que la topographie, la toponymie, les légendes, l'hagiographie et, naturellement, la répartition spatiale des vestiges archéologiques, sont autant d'éléments à prendre en compte. Ce n'est cependant que lorsqu'il y a une convergence de faisceaux d'indices que l'on peut s'approcher de la certitude.

2. Les voies celtiques

La connaissance des voies celtiques accuse un retard important par rapport au réseau routier d'époque romaine. Les routes de plaine de l'Age du Fer, en terre battue, n'ont que peu marqué le paysage de leur empreinte, contrairement aux chaussées de l'Empire qui, une fois abandonnées, ont souvent laissé leur souvenir dans la toponymie ou le parcellaire. Ce sont donc les voies de montagne, entaillées dans le roc, qui ont le plus de chance d'être reconnues, à condition toutefois de n'avoir pas été détruites par

³ De même que celles de la première moitié du XXe s., qui s'appuient largement sur celles-ci.

⁴ DEMAREZ et OTHENIN-GIRARD 1999, pp. 99-101.

l'érosion. De surcroît, ces voies souffrent d'un handicap : les rails aménagés dans le roc pour guider les véhicules s'usaient rapidement et les roues des chariots finissaient par les approfondir. Lorsque les essieux frôlaient le rocher, il fallait aménager un nouveau plan de circulation en rabotant la surface du socle calcaire. Lorsque ce n'était plus possible, le tracé était abandonné, et un nouvel axe aménagé.

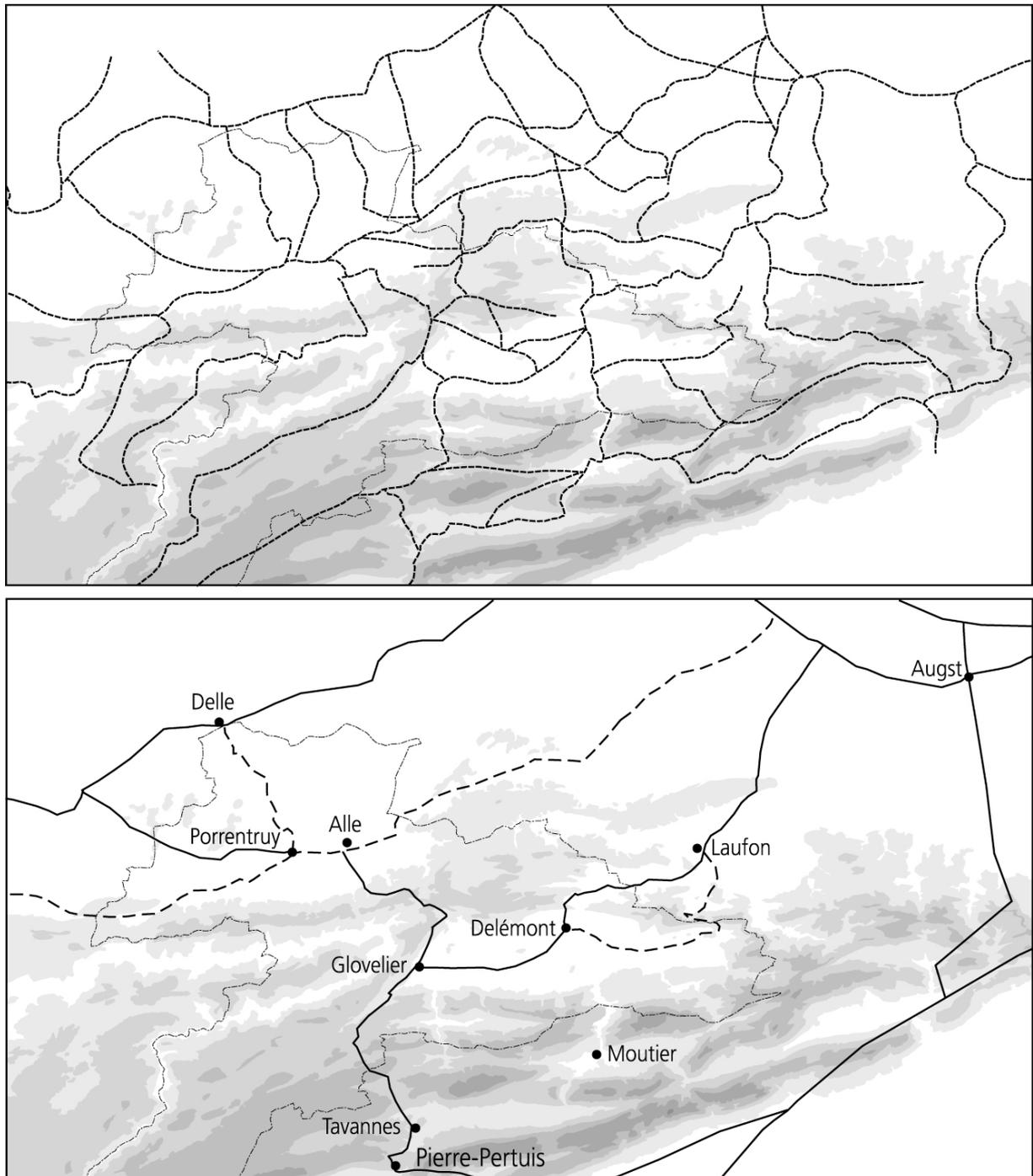


Fig. 1. En haut, le réseau routier du Jura gallo-romain selon Auguste Quiquerez (1801-1882). En bas, les voies réellement attestées (trait continu) ou probables (trait discontinu). © OCC/SAP, Porrentruy

Si le réseau de la fin de l'Age du Fer demeure mal connu, il est certain que de nombreuses chaussées romaines ne font que reprendre les voies celtiques. La vitesse à laquelle se déplacent les armées de César lors de la guerre des Gaules implique leur existence, de même que la diffusion d'importations méditerranéennes en Gaule. A Alle, Noir Bois, ont été mis au jour les restes d'une station routière romaine créée sous Auguste (27 av. – 14 ap. J.-C.), au bord d'une chaussée qui ne sera construite que sous Claude (41 – 54) : sa présence ne s'explique que s'il existait au préalable une voie, même en terre battue.

3. Les voies romaines

Elles sont considérées à juste titre comme la colonne vertébrale de l'administration des provinces romaines. Les routes de première catégorie, les voies publiques (*viae publicae*)⁵, permettaient un déplacement rapide des troupes ainsi que des liaisons accélérées pour les courriers de la poste impériale (*cursus publicus*). Une des premières mesures d'Auguste en Gaule fut de créer une infrastructure routière qui relie Lyon, capitale des trois Gaules, aux points les plus importants du territoire. Mais si les artères les plus vitales furent très vite construites, l'ensemble des voies importantes ne fut sans doute achevé que sous Claude. Entre-temps, les chemins gaulois continuèrent à fournir leurs bons offices.

La voie dite « de Pierre-Pertuis » fait partie de ces axes qui ne furent terminés que vers le milieu du Ier s. C'est pourtant une voie importante puisque c'est l'un des trois tracés qui permettaient de franchir la chaîne jurassienne⁶ et de relier l'Italie au Rhin, via le Plateau suisse et Studen/*Petinesca*. Selon l'hypothèse émise par Quiquerez, encore acceptée il n'y a guère, cette voie se séparait en deux à Tavannes : un tronçon suivait le cours de la Birse en coupant éventuellement par Champoz, et gagnait Bâle par Delémont et Laufon, ou par Montsevelier ; l'autre se greffait à la « route du Rhin⁷ », d'importance stratégique, par Bellelay, Glovelier, La Caquerelle, Porrentruy et Mandeuve, ou par Porrentruy et Delle.

De Pierre-Pertuis à la « route du Rhin »

Le tracé de cette voie est maintenant certifié par plusieurs découvertes. Venant de Sonceboz, elle gagnait Tavannes, où elle fut fouillée récemment⁸, puis Saicourt et Le Fuet, où des segments ont été repérés⁹. De Bellelay, elle ne continuait certainement pas par les gorges du Pichoux, comme le voulait Quiquerez, mais par Lajoux et Glovelier : ce tracé offrait, pour une longueur équivalente, davantage de facilités. Rappelons, pour étayer nos propos, qu'en 1987 et 1988 fut retrouvé à Lajoux un dépotoir de céramique

⁵ L'expression *viae militares* souligne le rôle stratégique de ces voies, mais il s'agit en réalité des mêmes routes.

⁶ Les deux autres voies sont, 40 km à l'est, celle qui relie Soleure à Augst par le Hauenstein et, 65 km à l'ouest, l'axe Lausanne – Pontarlier – Besançon par le col de Jougne.

⁷ Besançon – Mandeuve – Delle – Largitzen – Kembs.

⁸ GERBER 1997.

⁹ Ibid., pp. 106-107.

que l'on croit pouvoir expliquer par la présence d'un relais. De plus, une portion de la route a été mise au jour en 1942 à Glovelier, au lieu dit Bone en Bez. A la sortie du village, elle passait par Boécourt, Seprais et La Caquerelle selon un tracé qui n'est que supposé, mais elle est de nouveau attestée sur la côte des Rondins à Asuel, à l'ouest du Mont-Terri, où elle a été dégagée en 1988. La suite du parcours demeure hypothétique jusqu'à Alle, où d'importantes investigations (1991-1993) ont permis de l'étudier sur plusieurs centaines de mètres¹⁰.

Ces fouilles se sont révélées très importantes pour la problématique des voies romaines, essentiellement pour deux raisons. En premier lieu, selon une ancienne théorie reposant sur le traité d'architecture de Vitruve, les chaussées de l'Empire étaient constituées de plusieurs lits de pierres superposés, sur une épaisseur d'environ 1 m. Et de fait, les fouilles mettent parfois au jour de telles structures. Or, à Alle, cette superposition de strates ne se rencontre qu'en un point précis, qui correspond à une ancienne cuvette aujourd'hui comblée. Les analyses sédimentaires ont prouvé que l'endroit a eu occasionnellement (environ une fois tous les vingt ans) à souffrir d'infiltrations et de ruissellements d'eau, ce qui abîmait la chaussée. Les différents lits de pierres, dont chacun a pu être daté, constituent donc des solutions techniques à un problème de voirie et n'avaient pour seul but que de rehausser la structure, afin de la mettre à l'abri des eaux.

En second lieu, les recherches archéologiques ont mis en évidence les vestiges d'un relais routier, créé sous Auguste. Il s'agit d'un ensemble de bâtiments en bois entourés d'une clôture de 70 m de largeur, ce qui tranche nettement avec les relais monumentaux et luxueux connus dans les centres urbains.

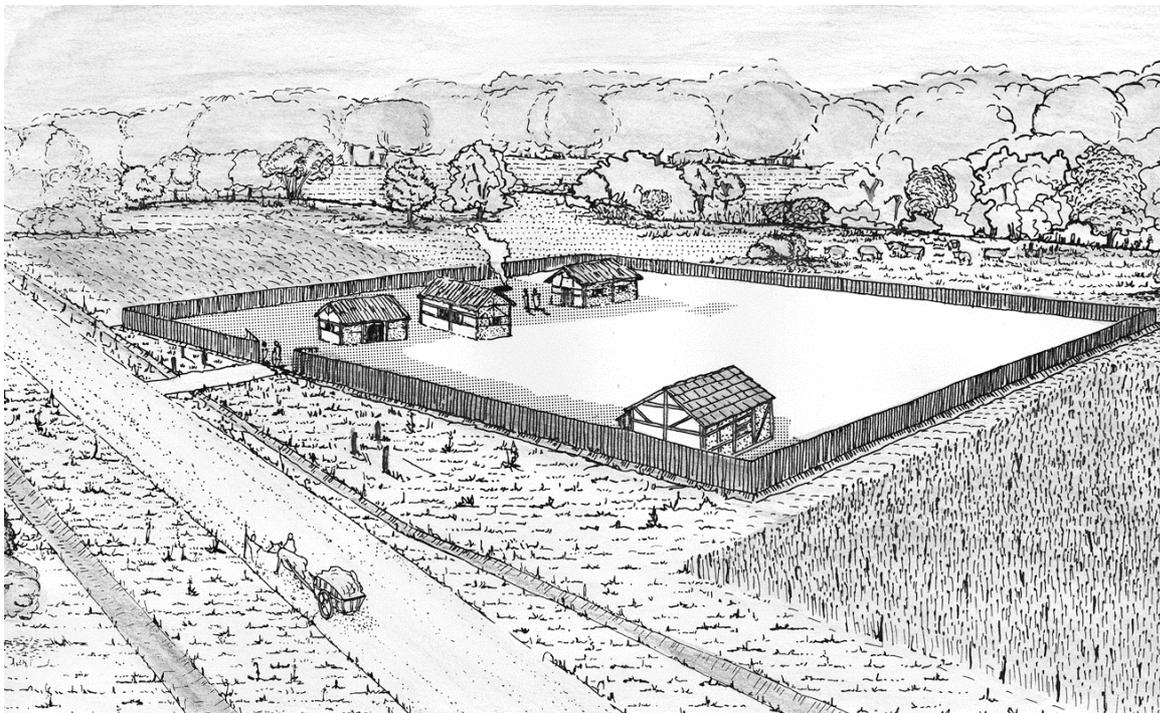


Fig. 2. Alle, Noir Bois. Restitution de la station routière d'époque romaine. La surface en blanc n'a pas été fouillée. © OCC/SAP, Porrentruy.

¹⁰ DEMAREZ et OTHENIN-GIRARD 1999.

C'est un témoignage du type d'infrastructure que les utilisateurs de la poste impériale, coursiers et fonctionnaires en déplacement, pouvaient trouver tous les 30 à 40 km pour manger et se reposer. Sa présence au bord de la chaussée d'Alle démontre également l'importance de cette voie de première catégorie, du moins jusqu'à Vespasien (69-79) : c'est en effet à cette époque que le relais est abandonné, sans doute à cause de la conquête des Champs décumates et, en corollaire, un report de la frontière de l'Empire quelque 300 km à l'est du Rhin.

Depuis Alle, Noir Bois, la chaussée se dirige presque exactement d'est en ouest, et les fouilles l'ont retrouvée à Porrentruy, Sous Hermont. La suite du parcours est plus problématique, mais la voie bifurquait certainement. Un tronçon rejoignait l'agglomération de Mandeuve (*Epomanduodurum*) par les hauts de Courtedoux, où une portion en a été fouillée (combes Vâ Tché Tchâ et Béchat Bovais), mais il est fort probable qu'un segment longeait la vallée de l'Allaine pour rejoindre la route du Rhin à Delle.



Fig. 3. Courtedoux, combe Vâ Tché Tchâ. Segment de voie romaine. A l'origine, elle était recouverte d'une couche de gravier compacté. Largeur : 6,70 m. © OCC/SAP, Porrentruy

De Pierre-Pertuis à Augst

Selon l'hypothèse traditionnelle émise pour la première fois par Auguste Quiquerez, cet axe important qui relie le Plateau suisse au coude du Rhin empruntait la vallée de la Birse et rejoignait Moutier par Petit-Champoz. De Moutier, Quiquerez voyait deux chemins pour rejoindre la vallée de Delémont ; l'un par l'ouest du mont Raimeux et les gorges de Moutier, l'autre par les défilés d'Envelier et du Thiergarten. Il est douteux qu'une route aussi importante ait jamais emprunté l'un de ces itinéraires, qui n'offrent qu'une succession de difficultés géographiques peu compatibles avec le rôle d'une voie publique. Les roches de Court, peu praticables et dangereuses jusqu'au XIXe s., les cluses de la Birse, les défilés et les dénivellations importantes auraient nécessité de lourds travaux d'infrastructure tels que ponts, tunnels, apports de remblais et aménagement de berges, etc. L'on sait de plus que la construction d'une voie dans les gorges de Moutier est l'œuvre de saint Germain¹¹. Ajoutons encore qu'aucune des régions traversées ne semble habitée avant le Haut Moyen Age.

Ce n'est pas à Tavannes, mais à Glovelier qu'il faut chercher la bifurcation vers Augst, selon un itinéraire empruntant le sud de la vallée de Delémont, puis les berges de la Birse. A défaut de preuves formelles, nous disposons d'une série d'indices qui renforcent cette solution. Il s'agit essentiellement de la répartition de l'habitat (ce qui évitait à la route de passer dans des contrées désertes) et celle des monnaies d'Auguste : celles-ci se retrouvent communément le long des voies importantes dont l'origine remonte aux Gaulois. Mais l'aspect le plus important est d'ordre topographique. Non seulement le trajet de Tavannes à Laufon – point de passage obligé de tous les itinéraires possibles – par la vallée est plus court que le chemin proposé par Quiquerez (46,5 km contre 54,5 km), mais il offre la possibilité d'aménager, depuis Glovelier, une route de plaine sur une longueur de 29 km avec une dénivellation de seulement 155 m. Au rythme où les déplacements s'effectuaient (30 à 40 km par jour sur route de plaines, deux fois moins en montagne), on pouvait ainsi aller de Tavannes à Laufon en deux jours, alors qu'il en aurait fallu quatre par la variante traditionnelle.

Autres voies

Les voies publiques dont il a été question sont des axes importants, ou l'ont été à un moment donné de leur existence. Les fouilles sur le tracé de l'A16 ont du reste mis en évidence des structures de 6,50 – 6,70 m de largeur, soigneusement construites et entretenues. Des fossés latéraux servaient de drainage, mais délimitaient surtout l'emprise publique de la voie.

Mais à côté de ces artères, il existait un réseau complémentaire de voies vicinales qui drainaient la campagne. C'est sans doute un de ces chemins, encore mal daté qui a été découvert à Chevenez, à un endroit où l'on suppose depuis longtemps l'existence d'une voie reliant Porrentruy à Pont-de-Roide. A Alle, un segment de voie se détache

¹¹ « Voyant à quel point l'accès à son domaine était difficile, le saint abbé Germain se mit à tailler les roches de part et d'autre de la vallée. Des issues furent ouvertes et le sont restées jusqu'au jour d'aujourd'hui ». *Vie de saint Germain*, leçon V. Traduction Bessire 1954, p. 71.

de la chaussée évoquée plus haut et semble se diriger vers Miécourt et l'Alsace¹². Depuis Delémont, des indices archéologiques à Courroux et à Vicques rendent également probable la présence d'une voie qui aurait rejoint Laufon par Montsevelier. Toutes ces routes, publiques ou vicinales, ont contribué à l'essor économique du Jura. D'après les découvertes du XIXe s., celles des années 1930 (Vicques) ou d'autres plus récentes (Buix), l'impression qui se dégage est celle de propriétaires fonciers aisés, qui ont su profiter de l'infrastructure routière pour exporter les surplus de leurs productions vers les grands centres consommateurs qu'étaient les villes et les camps militaires. Les villas de ces propriétaires, des complexes de bâtiments d'environ 200 x 400 m, se classent dans la catégorie moyenne à supérieure. Elles comportent fréquemment bains et pièces chauffées par hypocauste, peintures murales et mosaïques, bref, tous les standards de confort de l'époque. Les produits d'importation – manufacturés ou alimentaires – y sont nombreux, comme par exemple les huîtres.

Conclusion

Ainsi, le réseau des voies tant publiques (construites à l'origine pour les besoins de l'armée et de l'administration) que vicinales a eu des retombées positives, permettant l'essor économique d'une région, l'amélioration de la qualité de vie de sa population et une certaine expansion démographique : somme toute, ce que l'on espère de la Transjurane.

Bibliographie commentée

- CHEVALLIER Raymond, *Les voies romaines*. Paris, 1997.

Ouvrage général sur les voies romaines mais abordant tous les thèmes : types de voies, cartographie régionale, techniques de construction, les voies et le paysage, etc. Très riche bibliographie, nombreuses illustrations.

- DEMAREZ Jean-Daniel et OTHENIN-GIRARD Blaise, *Une chaussée romaine avec relais entre Alle et Porrentruy (Jura, Suisse)*. Cahiers d'archéologie jurassienne, 8. Porrentruy, 1999.

Etude d'un tronçon de route : techniques de construction, détériorations, entretien, financement. Etude du tracé des voies romaines dans le Jura.

- GERBER Christophe, *La route romaine transjurane de Pierre-Pertuis. Recherches sur le tracé romain entre le Plateau suisse et les bassins du Doubs et du Rhin*. Berne, 1997.

Etude de la route de Pierre-Pertuis : tronçons empierrés et tronçons de montagne ; prolongement de la route dans la région de Tavannes ; autres voies anciennes du Jura bernois.

- PEKARY Thomas, *Untersuchungen zu den römischen Reichsstrasse*. Bonn, 1968.

L'administration des voies romaines : autorités compétentes, adjudication des travaux, problèmes de financement, organisation de la poste impériale.

Jean-Daniel DEMAREZ

¹² Il n'a pour l'instant été repéré que par des prospections géophysiques (technique du « radar en sous-sol »).

SUR LES PAS DE FRANÇOIS XAVIER GRESSOT

Le texte qui suit réunit des extraits de l'autobiographie de François-Xavier Gressot (1783-1868) qui concernent ses voyages. A travers des anecdotes racontées avec humour, on prend conscience des difficultés soulevées par les voyages: inconfort, lenteur, dépendance de la météo, accidents, mauvaises rencontres, etc. Mais aussi bonnes rencontres, occasions de se faire des amis et de faire la connaissance de jolies demoiselles... Ce récit met aussi en évidence les effets de la révolution industrielle : au début de sa vie Gressot voyage à pied, plus tard, il prend le train et le bateau à vapeur.

1. De Besançon à Lyon : à pied

Je fis mes adieux à tout le monde et je partis, toujours à pied, pour deux choses ; la première par économie à peu près forcée, la seconde pour mieux voir le pays que j'allais parcourir ; j'avais déjà l'esprit observateur, j'examinais avec plaisir comment les terres étaient cultivées, je comparais leur culture avec celle de mon pays et cherchais à me rendre compte du sujet de leur différence. C'est ainsi qu'en traversant la Bresse, je remarquai que les champs n'étaient ensemencés qu'à la moitié de leur surface, c'est que le pays étant aquatique on fait en labourant un sillon creux et un en relief ; sur l'un sont les semailles, l'autre sert de réservoir à l'eau des grandes pluies. J'ai jugé de même pourquoi on ne me donnait que du canard à manger le long de la route, par la même raison qu'il y avait beaucoup d'eau partout, et que chacun en élevait. Les récoltes étaient cependant bonnes, l'humidité des sillons en creux donnaient de la fraîcheur aux sillons secs, les blés avaient de l'air des deux côtés du sillon et leur végétation était superbe.

2. De Lyon à Beaucaire : sur le Rhône

Nous étions au mois de juillet, époque de la fameuse foire de Beaucaire, la première du monde à ce que l'on prétend. (...) Le 25 juillet 1805, je m'embarquai sur un coche d'eau sur le Rhône avec un grand nombre de voyageurs ; nous étions environ nonante personnes. Je liai connaissance avec plusieurs négociants avec lesquels je m'entretenais d'affaires de commerce et cherchais à connaître leur opinion sur les sortes de marchandises qu'il serait plus avantageux de se procurer pour gagner quelque chose dessus ; lesquelles auraient le plus de chance de hausse. (...)

Les bateaux à vapeur n'étaient pas encore inventés à cette époque, et avec le nôtre il fallait coucher en route quoiqu'on allait assez vite en suivant le courant de l'eau, c'est-à-dire en descendant le Rhône. Le lendemain nous voguâmes de bonne heure vers Pont-Saint-Esprit. J'avais remarqué dans notre coche une jolie personne de 28 à 30 ans, la figure couverte d'un voile noir, d'une mise presque élégante pour le voyage, tenant son quant-à-soi, et affichant une grande modestie. Elle était entourée d'un bon nombre de nos jeunes voyageurs desquels elle se faisait bien respectée. Ce n'était pas l'affaire de quelques autres que j'ai remarqué lui tournaient le dos.

Nous approchions du fameux pont du Saint-Esprit que nous devons bientôt franchir, et qui fait trembler bien des personnes qui le traversent et où plus d'un bateau a fait naufrage. Autrefois ce passage était considéré comme étant si dangereux que les patrons des bateaux faisaient descendre les voyageurs en deçà du pont et les rembarquaient quand on était au-delà, pour éviter aux voyageurs toute angoisse et tout danger ; on perdait ainsi beaucoup de temps. Dans ce temps-là cette précaution n'existait plus, les patrons avaient acquis tant d'expérience et de pratique pour ce passage que c'était fort rare quand il y arrivait quelque accident ; aussi ne laissait-on plus descendre les voyageurs.

Quand nous eûmes aperçu le pont, la belle voyageuse toute tremblante offrit deux louis au patron pour qu'il la descende à terre. Le patron ne pouvant enfreindre le règlement ne put accepter cette offre et la pauvre dame fut obligée de rester à bord. Des jeunes gens qui n'avaient pas été accueillis par elle comme ils l'auraient désiré, soit qu'ils aient voulu s'amuser, soit qu'ils aient voulu se venger, se plurent à augmenter sa frayeur par le récit du danger imaginaire. Moi seul, indigné de leurs discours et au risque de m'attirer leur courroux ai fait tout ce que je pouvais pour la rassurer et paralyser l'effet de leurs discours, et on voyait visiblement qu'elle en avait de la reconnaissance.

Tout à coup le maître batelier cria à tout le monde de s'asseoir afin de ne pas lui barrer la vue, car il était obligé de larguer de très loin pour suivre le centre du courant qui devait le conduire au milieu de l'arche de pont où devait nécessairement passer le bateau pour éviter de se heurter contre la pile en déviant un peu au courant, la diligence qui avait en approchant du pont, par le rétrécissement du courant, la vitesse du vol de l'hirondelle pouvait aller se fracasser contre cette pile. Dans ce moment solennel, la belle dame quitta furtivement sa place et vint s'asseoir à mes côtés, au moment suprême elle me prit le bras, me le serra si fortement entre ses deux mains, que l'empreinte de ses doigts dut rester quelque temps marquée dans mes chairs. Tous le monde indistinctement éprouve une certaine émotion au passage de ce pont, en effet il est si rapide qu'à 4 minutes en deçà retournez-vous, vous vous trouvez déjà à 5 minutes au-delà. Cela est vraiment effrayant.

(...) J'avais l'avantage encore de la société de la belle inconnue pendant le reste de notre voyage ; voyage que nous avons été obligés de faire partie par eau et partie par terre. Voici comment cela nous est arrivé. Nous étions à peu près à moitié chemin de notre course quand les eaux du fleuve se trouvèrent très basses par suite d'une longue sécheresse qui avait eu lieu. Notre bateau s'engrava dans les sables, au milieu du Rhône, malgré tous les efforts que firent les bateliers aidés des voyageurs. Nous ne pûmes le remettre à flot. On fut obligé de faire chercher des chevaux au village voisin pour le remorquer et comme on nous avertit que cela durerait passablement longtemps avant que nous soyons à même de continuer notre route, presque tout l'équipage se décida à faire le reste du chemin à pied. Nous devions avoir deux petites lieues encore pour arriver à Beaucaire. (...)

3. D'Arles à Nîmes : en diligence

Le deuxième jour, quand nous eûmes achevé de visiter ce que la ville renfermait de plus curieux et que l'heure du départ de la diligence était venue, nous y montâmes, mes deux compagnons et moi. Deux femmes d'un gros embonpoint s'y trouvaient ; elles étaient un peu âgées, vêtues bourgeoisement, elles occupaient le derrière. Le Français et le Genevois occupaient le devant et moi je me mis entre les deux dames. / Enveloppé de ces deux masses / Je respirais à peine, et je me disposais / A me placer entre les deux carcasses / Du Genevois et du Français.

Lorsque la voiture s'est arrêtée à l'issue de la porte de la ville, un ministre de moyen âge et d'une corpulence merveilleusement grasse et épaisse, apparut à la portière et après avoir considéré mes voisines et moi, d'un air mêlé de surprise et d'indignation, sans daigner nous saluer : « Cocher, s'est-il écrié d'une voix de taureau, parlez donc ; qu'est-ce à dire, ne m'étais-je pas réservé une des places de derrière, et les voilà toutes trois occupées ? »

« Monsieur le pasteur lui ai-je dit en me levant, placez-vous là puisque vous préférez le derrière, mais je crains fort que le vôtre ne soit un peu trop large pour occuper ce petit espace, et je me suis jeté sur le devant.

Le gros apôtre aussitôt / Est pesamment monté sans dire mot / Et d'une grâce singulière / A troussé méthodiquement / De son lugubre vêtement / Les longues basques de derrière / Et de l'objet que nos dames ont vu / Plus de trois fois que pleine lune / Et matière abondamment pourvu, / En a laissé tomber la moitié sur chacune. /

Cette cruelle chute a excité un duo de plaintes aiguës entrecoupées de « Ah mon Dieu miséricorde, je suffoque, je vais mourir père éternel ! »

« Patience, a dit le bon pasteur, calmez-vous mes dames, je vais vous délivrer ; cessez de prendre le nom de l'Eternel en vain. » « En vain, dit l'une, ma foi ce n'est point en vain, vous nous foulez, vous nous écrasez, on n'y tient pas. » « Juste ciel, dit l'autre, qu'elle horrible supplice », et le gros ministre brandillait à droite et à gauche ses larges hanches, tandis que les grosses bourgeoises s'efforçaient de donner aux leurs tout le rétrécissement possible en continuant leurs lamentations. C'était un spectacle ravissant que l'agitation de toutes ces hanches ; je ne me suis de ma vie tant amusé et je crois mes camarades non plus ; mais à mon regret cette comédie a duré trop peu.

Au bout de deux ou trois minutes, le bonhomme, s'apercevant qu'il s'en fallait d'environ un pied, que son introduction ne put avoir lieu, a mis fin au combat et s'est levé. Dans ce moment le cocher, croyant que tout était arrangé, a fouetté ses chevaux et le mouvement subit de la voiture a fait perdre l'équilibre au ministre, qui tombant en avant, a donné du ventre contre le Genevois qui l'a repoussé contre une dame, qui l'a repoussé contre moi, qui l'ai repoussé contre l'autre dame, qui l'a repoussé contre le Français, qui l'a repoussé contre une portière, qui l'a repoussé contre l'autre, qui l'aurait encore repoussé, s'il ne s'était accroché au rideau ; et pendant tous ces repoussements nos bourgeoises s'égosillaient à crier : arrête, arrête.

Le cocher s'apercevant du trouble par l'ébranlement surnaturel de la voiture et les clameurs qui en sortaient a arrêté et est accouru à la portière. « Que diable est-ce donc

que tout ce train là ? » « Mon ami, lui a répondu le ministre en rajustant sa perruque et reprenant son souffle, puis-je pour mon argent, m'établir dans votre voiture ? »

« Pourquoi non ? N'y a-t-il pas six places ? trois à chaque fond et vous n'êtes que six, ce me semble. » « C'est bien dit, mais il y a personne et personne, voyez je vous prie l'espace qu'on laisse à la mienne, et jugez s'il est possible qu'elle s'y insinue. » « Parbleu, jugez vous-même s'il est possible de vous arranger en mettant ainsi tout le gras d'un côté et tout le maigre de l'autre ; il faut un peu les entremêler, comme quand on fait des saucisses. » « Comment donc, le gras et le maigre, qu'entendez-vous par là, et que voulez-vous dire avec vos saucisses ? » « Je veux dire que vous vous placiez sur le devant et qu'un de ces trois messieurs qui sont beaucoup moins chargés de cuisine, se place entre ces deux dames. » « Moi sur le devant, y pensez-vous, mon ami d'oser faire une telle proposition à un homme de mon caractère ? » « Ah ! pardon monsieur le pasteur je veux être pendu si pensais à votre caractère. Mesdames que l'une de vous deux ait de la complaisance et qu'en considération du caractère de monsieur le pasteur... » « Ah vraiment, ce ne sera pas moi s'est écriée l'une. » « Ah vraiment, moi non plus a glapi l'autre ; par ma foi je ne vois pas que cela m'arrive. »

« Eh bien vraiment dit le gros ministre, cela m'arrivera donc, il est cependant bien étrange qu'un homme de mon caractère – et s'adressant à nos trois maigres figures – Messieurs, que le plus mince de vous ait donc la bonté de s'introduire dans ce détroit, et je prendrai sa place. » Le Genevois a qui cette qualité ne pouvait être disputée, a accepté l'invitation, et la voiture a repris sa marche.

Ce ministre, à sa morgue pastorale près, était un très aimable homme qui nous amusa tout le long du voyage, et qui fit oublier à nos dames leur mauvaise humeur, et personne n'a trouvé le temps long jusqu'à Nîmes. Arrivés dans cette ville nous nous séparâmes, le Français, le Genevois et moi de nos grosses masses, mâle et femelles, et nous parcourûmes la ville pour y voir ses antiquités, après nous y être rafraîchis.

4. De Porrentruy à Berne : menacé par les bêtes fauves et le froid

Au commencement de l'hiver 1817 je pris congé de ma famille et je partis à pied pour me rendre dans la capitale du canton de Berne. A la suite de l'année pluvieuse l'hiver était venu prématurément, je donnai le bonjour en passant à Porrentruy au professeur mon cousin, et je continuai ma route sans perdre de temps. En quittant Glovelier il commença à tomber des flocons de neige de la largeur de petits écus et en telle abondance qu'une fois engagé dans les vastes pâturages boisés qui se trouvent au-delà de Saint-Brais, tout était devenu uni et recouvert de neige, on ne voyait plus la route, ni ses bords ni les fossés, ce n'était plus qu'une nappe de neige. Quand j'eus fait un bout de chemin et sur ses entrefaites la nuit m'a pris.

Je me trouvais assez mal dans ces parages à ces heures-là, car je n'avais jamais fait cette route ; je ne connaissais ni villages, ni distances, encore moins les sinuosités de la route que je n'apercevais plus, je me trouvai là comme dans un désert. En marchant tête baissée, je pouvais apercevoir d'une manière presque imperceptible les traces des roues d'une charrette, qui devait être devant moi et que j'avais grand soin de suivre pendant que la neige ne les recouvrait pas tout à fait, mais qui s'effaçaient à mon grand

regret petit à petit. Enfin ces ornières finirent pas disparaître, j'avais bien fait quelque effort pour rattraper cette charrette, mais je ne pouvais aller que lentement. J'étais très fatigué et j'avais l'estomac creux, la neige dit-on produit cet effet-là quand on y marche longtemps. Me voilà donc sans savoir où j'étais ni si je trouverais tôt ou tard une maison, un hameau, un village enfin. Tous chemins conduisent à Rome, dit-on, mais il s'agit d'en suivre un, mais je ne savais si je tenais encore la route ou si j'étais errant à l'aventure sur ces immenses paquis sur lesquels étaient beaucoup d'arbres éloignés les uns des autres : peut-être même, en tournoyant, pouvais-je cheminer sans m'en douter à rebours de ma route.

Un silence affreux régnait autour de moi, pas la plus légère brise, une neige épaisse tombait toujours perpendiculairement, en abondance, mes pas glissant en arrière à mesure que je marchais ne me permettaient pas d'avancer que très lentement, je marchais ainsi au hasard, en avançant de plus en plus dans les ténèbres.

Absorbé dans de tristes réflexions je me regardais déjà passant la nuit dans ces forêts, sans abri. Je pensais aussi aux bêtes fauves qui auraient pu peupler ces forêts et je me demandais comment faire et m'arranger pour les éviter. Je pensais chercher un arbre, quoique dans une obscurité profonde, dont les branches assez écartées pourraient me présenter une assise solide, pour ne pas tomber à bas, si le sommeil m'y prenait, pour éviter ainsi d'être mangé par les loups. Jamais je ne m'étais trouvé dans une pareille position, pas même en présence de la soldatesque qui nous avait tant fait souffrir.

En faisant toutes ces réflexions qui n'aboutissaient à rien, une sueur froide mouillait mon front ; je marchais toujours sans le savoir, sans plus y faire attention ; c'est dans ces positions poignantes que l'on pense à son Dieu ; c'est là que l'âme s'élève vers son créateur. Je me mis à prier, j'avais toujours grande foi aux prières, plusieurs fois en ma vie il m'a semblé que mes vœux avaient été exaucés par la prière. Les prières me donnaient de l'espoir, l'espoir me donnait du courage. Je tâchais, quoique devenant affaibli, de ne pas ralentir mon pas, toujours dans l'espoir de rencontrer quelque village à force de marche, quelques habitations, quelques humains s'il était possible d'en rencontrer dans cette nuit si noire. Dans ce moment je m'adressai encore à la Sainte-Vierge et fis en même temps un vœu de faire quelque chose en faveur de la religion et en son honneur avant de mourir, et dans ma position je priai de bon cœur.

Je crois entendre un coup qui ressemblait à un coup de hache d'un bûcheron. Tout en marchant je prêle l'oreille je n'entends plus. Je me serais trompé. Cette fois, exténué de fatigue, je pensais sérieusement à chercher un lieu de refuge dans la forêt, propre à y passer la nuit et de m'y arrêter ; car non seulement je ne me croyais plus sur la route, mais même je pouvais marcher dans une fausse direction lorsque j'aperçus une lumière qui se fit voir comme un éclair, au-travers des arbres de la forêt. Je commençai à respirer, un petit laps de temps se passa, et je crus que c'était comme avec le coup de hache, une hallucination, ou que ce pourrait être un éclair comme on en voit quelquefois en plein hiver quand le vent du sud règne, ou bien peut-être un coup de briquet ; mais dans ce cas il y aurait quelqu'un qui se ferait entendre. « Holà, gare, » m'écriai-je de toute la force de ma voix. Point de réponse. Tombé de nouveau dans mes pensées je continuai à marcher à tout hasard dans la direction où j'avais entendu et cru voir de la lumière. Après avoir encore fait une centaine de pas, je revis la lumière ; cette fois c'était pour de bon ; c'était une chandelle ou une lampe qui paraissait et disparaissait

alternativement entre les arbres du paquis, mais qui cette fois était réelle. Mes forces revinrent, je redoublai le pas, et approchant toujours davantage je me trouvai en face de deux ou trois maisons, j'étais sauvé.

La Providence m'avait sans doute conduit par la main, car je n'avais pas quitté ma route, c'était vraiment inconcevable. Ces trois maisons se trouvaient sur la route et appartenaient à un village un peu à l'écart ; c'était le village de Lajoux. On me conduisit dans l'unique cabaret du lieu ; c'était pour moi un hôtel dans cette circonstance. Ce cabaret avait l'enseigne A la clef ou Les 2 clefs. En entrant dans cette maison, la plus belle famille que j'aie vue se présenta à mes yeux, elle était composée de cinq ou six charmantes filles et de deux fils, qui étaient tout un chacun assis sur un établi d'horlogerie, avec chacun sa lampe ; tous avec des visages brillants de santé ; c'était très engageant à passer la soirée dans cette maison.

5. De Grandvillars à Sainte-Marie-aux-Mines : mauvaise rencontre

Il me fallait encore quelques métiers, et surtout des ouvriers pour les occuper. Je savais que Sainte-Marie-aux-Mines était un lieu où l'on fabriquait beaucoup de bonneterie, et où devait nécessairement se trouver des métiers à vendre et des ouvriers à embaucher. Les voyages ne m'effrayaient pas, dans ce temps-là j'aimais beaucoup voir des pays, des lieux nouveaux pour moi. Je résolus donc de faire un voyage à Sainte-Marie. Je ne décrirai pas les lieux que j'ai traversés, c'était toujours notre belle Alsace jusqu'à Colmar, et ensuite il fallait traverser les montagnes pour entrer en Lorraine par des vallées étroites dans lesquelles se trouvaient villages sur villages. A l'approche de Sainte-Marie on voyait dans une vaste forêt de sapins, en sortant du dernier village avant d'arriver dans cette petite ville, ayant fait quelque cents pas, je fis la rencontre d'une jeune fille qui sortait d'un sentier et entra sur la route, la conversation s'établit bientôt entre nous, elle me dit que sans doute je me rendais à Sainte-Marie. Sur ma réponse affirmative, elle me dit : « Si vous voulez me suivre je vous ferez arriver beaucoup plus tôt à la ville, nous prendrons un sentier ici près qui raccourcira beaucoup le chemin. » « Vous paraissez si aimable, lui dis-je que je vous suivrais si vous me conduisiez au bout du monde. » Elle sourit et me fit entrer dans un sentier qui se trouva effectivement tout près et nous descendîmes à gauche de la forêt dans la pente de la montagne dans un endroit très sombre. En marchant il semblait m'apercevoir que notre sentier tournoyait si fort du côté opposé à celui où nous devions aller qu'il me semblait que nous cheminions du côté d'où je venais. L'idée me vint que cette jolie fille pouvant supposer que j'avais de l'argent, et j'en avais effectivement, me conduisait peut-être dans un guet-apens. Cette réflexion que je fis en amena une autre : que les jeunes filles honnêtes fuyaient les hommes isolés dans les chemins, tandis que celle-ci me faisait effrontément voyager avec elle dans un sentier, des lieues éloignées de la grande route. Cette pensée et la crainte de perdre mon argent me fit prendre le parti de quitter la compagnie de cette belle. J'ai feint d'avoir oublié ma montre que je m'apercevais qui n'était plus dans mon gousset, aux lieux d'aisance dans l'auberge du village que je venais de quitter, que j'allais courir la chercher pendant qu'elle pouvait y être encore, que j'étais bien fâché de ce contre-temps ; que j'allais bien retenir où se trouvait l'entrée du sentier pour le reprendre à mon retour et que je lui souhaitais bon

voyage. « Eh bien, me dit-elle, vous me retrouverez peut-être sur votre chemin. » Ces dernières paroles me confirmèrent encore dans mes idées sinistres. Je filai bien vite mon nœud et une fois hors de mon sentier, ayant gagné ma route, j'allai aussi vite que je pus du côté de la ville où j'arrivai environ trois quart d'heure après en rendant grâce à la Providence de m'avoir sauver de ce danger.

6. De Delémont à Porrentruy : accident de char

Dans notre voyage à Delémont, nous avons été très gais pendant notre séjour dans cette ville. Malheureusement ; le retour a été fort triste. Dans notre route, nous étions entassés sur un frêle char à banc découvert, comme on les avait dans ce temps-là, et qui probablement était fort vieux. Il y avait trois sièges sur cette voiture, deux personnes amis de mes cousins qui faisaient route avec nous occupaient le siège de derrière ; mes deux cousins celui du milieu, et le conducteur et moi celui de devant. Les routes de ce temps étaient abandonnées, on ne les réparait pas. Bonaparte puisait dans la caisse destinée à l'entretien des routes pour faire la guerre, et toutes les communications se ressentaient de cette disette d'argent. La route des Rangiers était presque comme des degrés d'escaliers ; tellement cahoteuse que notre frêle véhicule se brisa dans une secousse, dans un moment que nos deux chevaux se mirent à prendre le trot, et la roue alla rouler au loin. Tous tombèrent du char, un seul des amis put rester sur son siège, et l'autre alla rouler sur la route et ne fut retenu que par une mauvaise petite haie qui l'empêcha de dégringoler dans un précipice de quelques centaines de pieds. Mes deux cousins roulèrent aussi de quelques pas, la perruque du général vola à dix pas de sa personne ; le professeur en fut quitte pour une légère égratignure à une main, mais moi et le conducteur furent les plus maltraités. Notre chute devait effectivement être la plus forte parce que c'était un essieu de devant qui a été brisé ; aussi le conducteur a-t-il eu un œil blessé qui est devenu sur le champ de la grosseur d'un œuf ; et moi le plus à plaindre de tous, ai eu deux côtes enfoncées du côté du bras du siège par ce bras en tombant intempestivement. Deux personnes, après nous être tous ramassés et informés comment nous nous trouvions, me prirent par dessous les bras et nous cheminâmes ainsi jusqu'au village de Cornol où nous prîmes un autre char pour nous ramener à Porrentruy. Voilà comme nous avons expié malheureusement le bon temps et les récréations agréables que nous avons eus dans la première partie de notre voyage. Aussi suis-je de l'avis de monsieur Asais, qui veut que tout se compense dans la nature : le mal à côté du bien, le noir à côté du blanc, le grand à côté du petit, l'épine à côté de la rose, le sot à côté de l'homme d'esprit, le fripon à côté de l'homme probe, la tristesse à côté de la joie, la nuit après le jour, le repos après le travail, le calme après l'orage, l'hiver après l'été, la vieillesse après la jeunesse, enfin la mort après la vie, et mille autres contrastes. Je m'en retournai à Grandvillars où je fus quinze jours sans pouvoir travailler.

7. De Genève à Neuchâtel : bateau à vapeur et train

Je croyais passer encore une nuit à Genève, mais me trouvant disponible pour l'heure où le bateau à vapeur partait pour Morges, je fis mes adieux à mes hôtes (...) A notre arrivée à Morges nous n'eûmes que le temps de prendre chacun un rafraîchissement près d'une revendeuse qui se trouvait heureusement à portée du débarcadère, car il faisait une chaleur suffocante. Moi je pris un verre de sirop et nous allâmes prendre nos places dans les cabriolets du chemin de fer, jusqu'à Yverdon où je suis arrivé pour la seconde fois. On nous dit que le bateau à vapeur aurait peut-être encore une heure avant que d'arriver. Je pris de suite mon parti pour ne point perdre mon temps à attendre et m'ennuyer sur le port ; je m'en fus faire une promenade, car il y a toujours quelque chose à voir en tous lieux pour un étranger. (...)

Absorbé dans les tristes réflexions que me faisait faire la vue de ce lieu, je faillis m'oublier et je me rendis lestement sur la rade où venait enfin d'arriver le bateau à vapeur le « Jura » sur lequel je m'embarquai pour aller à l'île Saint-Pierre qui était mon lieu de prédilection et qui devait être en quelque sorte le but de mon voyage.

Extraits tirés de :

Histoire de ma vie. Au cœur de l'industrialisation alsacienne et jurassienne. François Xavier Gressot : artisan, contremaître et négociant (1783-1868). Neuchâtel, Editions Alphil, 2002. Introduction, notes et édition : Alain CORTAT

Le Saignelégier - La Chaux-de-Fonds : l'exploitation d'un chemin de fer régional de 1913 à 1943

Mises à l'écart des principales voies ferrées du pays, les Franches-Montagnes se réveillent à l'aube du XXe siècle pour entrer tardivement dans une épopée ferroviaire, qui se termine en 1913 avec l'inauguration du Tramelan-Breuleux-Noirmont. En Suisse, le chemin de fer commence à partir des années 1870 à se « démocratiser », en s'implantant dans des régions peu peuplées et à faible revenu grâce à des technologies nouvelles et moins coûteuses. Confrontées à des difficultés économiques réelles vers la fin du 19e siècle, les Franches-Montagnes se doivent de réagir. Emerge alors l'idée de relier la région au réseau de chemins de fer suisses pour la sortir de son isolement, et insuffler à son économie rurale et horlogère un nouveau dynamisme. Le puissant attrait industriel et commercial qu'exerce La Chaux-de-Fonds sur le pays franc-montagnard aboutit finalement à la construction d'un premier chemin de fer, le « Saignelégier-La Chaux-de-Fonds », inauguré en grande pompe le 5 décembre 1892. Dès lors, les habitants du Haut-Plateau jurassien sont reliés au reste du pays par six correspondances journalières.

L'histoire du S.C.¹³ ressemble étrangement à celle de la contrée qu'il dessert. Prospère jusqu'à la Première Guerre mondiale, ce tortillard connaît à partir de 1918 des difficultés financières qui vont profondément et durablement modifier son exploitation, jusqu'à remettre en cause son existence même. Comment expliquer qu'un chemin de fer rentable, aux recettes et trafic croissants depuis sa mise en exploitation, doive, aussitôt la guerre terminée, puiser dans ses réserves pour éponger ses déficits ?

Nous tenterons ici de comprendre cette évolution au travers des questions suivantes : en quoi la guerre influence-t-elle le trafic et les résultats de la compagnie ? Quels sont les bouleversements qui s'opèrent dans la marche et la situation du S.C. après la Première Guerre mondiale ? Comment la compagnie parvient-elle à survivre jusqu'en 1932, en l'absence de toute aide étatique, malgré la baisse continue de son trafic voyageurs et marchandises ? Enfin, quel rôle a joué le S.C. lors du dernier conflit mondial en tant que chemin à vapeur ?



Première locomotive du Saignelégier - La Chaux-de-Fonds, arrivée à Saignelégier le 30 juin 1892 (Les Franches-Montagnes et le Clos du Doubs, éditions Transjuranes)

Cette recherche fait partie d'un travail de mémoire de licence en histoire, présenté à l'Université de Neuchâtel, sous la direction du Professeur Laurent Tissot, qui s'intitule « Les chemins de fer privés des Franches-Montagnes : naissance, exploitation et défis d'un réseau (1892-1943) ». Les rapports de gestions des Conseils d'administration des différentes compagnies, conservés dans leur intégralité aux Archives des Chemins de fer fédéraux à Berne, constituent le fonds principal de nos sources.

De la guerre à la crise de 1921

En prévision de l'ouverture du tunnel du Loetschberg, le S.C. introduit en 1912 sur sa ligne le service direct marchandises et acquiert avec le Régional Saignelégier-

¹³ Abréviation pour Chemin de fer régional Saignelégier-La Chaux-de-Fonds.

Glovelier le trafic en provenance des gares frontières de Delle et de Bonfol, en direction de La Chaux-de-Fonds et du Locle. Cette nouvelle traversée des Alpes aura pour effet d'augmenter le trafic international sur la ligne Belfort-Delle-Porrentruy-Delémont. Dans cette optique, les dirigeants du S.C. décident en 1913 d'acquérir trois trucs-transporteurs afin de remédier au problème de rupture de charge en gare de Saignelégier et de La Chaux-de-Fonds¹⁴.

La Première Guerre mondiale surprend le S.C. en pleine expansion en mettant abruptement fin à la hausse de ses recettes voyageurs, ininterrompue depuis 1897. Alors que la compagnie enregistrait encore 302'307 passagers en 1913, ils ne sont plus que 263'071 à emprunter le S.C. en 1914. Le trafic voyageurs reprend néanmoins après 1915 un mouvement ascensionnel jusqu'en 1917, où il culmine avec 373'341 courses. L'euphorie est toutefois de courte durée puisque dès 1918, le nombre de voyageurs transportés chute à 256'564.

La bonne marche des entreprises horlogères de l'arc jurassien, engagées dans la production de munitions pour les armées belligérantes¹⁵ a des retombées positives sur le trafic voyageurs du S.C. dès 1916. Le besoin croissant de main-d'œuvre dans l'horlogerie chaux-de-fonnière se traduit pour la compagnie par un accroissement de ses ventes d'abonnements ouvriers. Si en 1916 le trafic ouvrier représente déjà 27% des voyageurs du S.C., il atteint 34% en 1920.

Le trafic marchandises profite également dès 1916 des circonstances de la guerre. Il transporte cette année-là 22'919 tonnes contre 16'853 tonnes en 1913. De 1917 à 1920, le tonnage marchandises de la compagnie se stabilise aux environs de 25'000 tonnes, mais retombe brusquement à 14'411 tonnes en 1921 avec le début de la crise économique. L'intensification des transports marchandises du S.C. durant la guerre est majoritairement liée à l'expansion du trafic marchandises en service direct sur la ligne. En 1916, année de l'ouverture du tunnel Moutier-Granges, ce dernier représente jusqu'à 62% du tonnage total de la compagnie. Si la classification du trafic marchandises du S.C. ne nous permet pas de connaître la nature des marchandises transportées, le rapport de gestion de l'exercice 1917, laisse malgré tout entrevoir quelques indices :

« Les principaux produits de la contrée desservie par notre ligne, à savoir : le bois, les chevaux et autre bétail d'élevage, sont de plus en plus recherchés et arrivent à des prix qui n'avaient encore jamais été atteints.

Les diverses industries exercées dans la région sont en outre bien occupées. »¹⁶

¹⁴ Le S.C. est à voie étroite tandis que sa ligne de raccordement, le Régional Saignelégier-Glovelier a été construit à voie normale. Les trucs-transporteurs assurent le transport de wagons de la voie normale sur la voie étroite.

¹⁵ Voir à ce propos, HOSTETTLER Patricia, « Fabrication de guerre ou la manne des munitions : le cas de la fabrique de montres Zénith, 1914-1918 », dans *MN*, 2, 1991, pp. 111-128.

¹⁶ ACFF : Rapport de gestion du Conseil d'administration du S.C., exercice 1917.

Les années de guerre constituent, dans l'ensemble, une aubaine financière pour la compagnie. L'amélioration de ses finances apparaît clairement au travers de ses réserves. Tandis que celles-ci ne dépassent pas 68'000 fr. au début de la guerre, elles s'élèvent en 1918 à 210'369 francs, soit le triple. Mais la hausse spectaculaire des frais de personnel et de charbon dans l'immédiat après-guerre fait vite oublier le faste des exercices 1916 à 1917. Une lourde tâche attend désormais l'administration du S.C. : lutter pour simplement maintenir la compagnie en exploitation.

Une longue lutte pour la survie : 1921 à 1932

Peu avant la signature du Traité de Versailles, la France concentre déjà son trafic sur Bâle. Le déplacement de la frontière franco-allemande fait perdre au Jura son rôle de transit dans le trafic ferroviaire entre le nord et le sud de l'Europe¹⁷. La diminution de trafic qui s'opère sur la ligne Delle-Porrentruy-Delémont, atteint également les voies secondaires du réseau. En tant que chemin de fer d'une région frontalière, le S.C. est plus directement touché à partir de 1920 par l'effondrement du franc français. Les tarifs concurrentiels des compagnies françaises portent, en effet, un coup fatal au trafic direct et de transit entre Delle et la Chaux-de-Fonds/Le Locle, acquis par la compagnie avant la guerre.

Pour tenter de freiner la concurrence des lignes françaises, la compagnie accorde en 1923 des détaxes importantes sur les transports marchandises de Delle à La Chaux-de-Fonds, via Saignelégier. Cette baisse de tarifs ne suffit pourtant pas à lui faire regagner des transports en provenance de la France pour La Chaux-de-Fonds. Par exemple, les expéditions de bois des Franches-Montagnes vers la France voisine, très importantes avant 1920, deviennent de plus en plus rares. D'autre part, La Chaux-de-Fonds ou d'autres villes de la zone de trafic du S.C. s'approvisionnent en bois de chauffage non plus aux Franches-Montagnes, mais dans la région française voisine en raison du change avantageux. De 1923 à 1924, le S.C. voit ainsi ses transports de bois chuter de moitié (9'049 à 4'008 tonnes)¹⁸.

Parallèlement, la compagnie commence à sentir les effets de la concurrence de l'automobile, qui connaît un fort développement dans l'après-guerre. En 1920, il y a en Suisse une voiture pour 317 habitants¹⁹. Cinq ans plus tard, le pays compte une voiture pour 104 habitants.

Si le Conseil d'administration prend rapidement conscience de la menace que représente l'automobile, notamment des camions-automobiles, pour la survie de son chemin de fer, il dispose néanmoins de peu de moyens pour tenter de contenir l'expansion prise par ces derniers. Apparemment, la concurrence faite par la route au rail touche, à ses débuts, plus le trafic marchandises que voyageurs. De 1921 à 1925, le tonnage du S.C. tombe d'un quart, alors que le nombre des passagers connaît une légère augmentation de 3%.

¹⁷ PRONGUE Bernard, *Le Jura de l'Entre-deux-guerres*, Porrentruy 1978, p. 56.

¹⁸ ACFF : Rapport de gestion du Conseil d'administration du S.C., exercice 1924.

¹⁹ *Annuaire statistique de la Suisse*, Berne, année 1940, p. 210.

Durant l'Entre-deux-guerres, le S.C. subit également le contrecoup de la concentration des activités horlogères au profit de grands centres comme La Chaux-de-Fonds, Biemme, St-Imier et Tavannes. Ce processus entraîne la fermeture de certains petits ateliers d'horlogerie situés aux abords de sa ligne et réduit l'industrie à domicile bien implantée aux Franches-Montagnes. La réorganisation de la production horlogère amène donc toute une frange de la population du Haut-Plateau à devoir émigrer en ville pour trouver de l'embauche, provoquant un mouvement de dépopulation. De 1910 à 1930, les villages traversés par le Saignelégier-La Chaux-de-Fonds perdent pas moins de 16% de leurs habitants²⁰.

Malgré une compression continue de ses dépenses, la compagnie ne parvient pas à compenser la baisse endémique de son trafic voyageurs et marchandises. A force de couvrir les déficits d'exploitation, les réserves du S.C. se trouvent déjà en 1925 réduites à une peau de chagrin. Dès 1926 et pour la première fois depuis 33 ans, le S.C. doit suspendre le service de son emprunt qui s'élève à 325'000 francs. Faute de pouvoir améliorer ses recettes, il réussit à survivre jusqu'en 1932, grâce à des arrangements conclus avec ses obligataires. L'éventualité d'une suspension, voire d'une liquidation du Saignelégier-La Chaux-de-Fonds contraint toutefois son Conseil d'administration à adresser une demande de subvention à la Confédération.

L'ère des subventions : 1933 à 1943

L'octroi de subventions au S.C. par la Confédération, les cantons et les communes concernés, sur la base de l'arrêté fédéral du 13 avril 1933 ne contribue nullement à raffermir la situation financière de la compagnie. Les montants qui lui sont alloués par les autorités ne lui permettent que de couvrir ses excédents de dépenses. Le S.C. paie jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale un lourd tribut à la crise économique. Ses efforts pour tenter de ramener les dépenses à leur plus strict minimum ne réussissent pas à stopper l'hémorragie de son trafic. De 1933 à 1938, les recettes de transport du tortillard franc-montagnard baissent encore de 19,2%.

La Deuxième Guerre mondiale donne toutefois l'occasion au S.C. de retrouver une place prépondérante au sein de l'économie franc-montagnarde. La réduction du trafic routier, suite à la réquisition des véhicules à moteur par l'armée et à la pénurie de benzine, confère à la ligne la quasi-totalité des transports voyageurs et marchandises entre Saignelégier et la cité horlogère neuchâteloise.

Dès le début des hostilités, le nombre de courses enregistrées par l'entreprise est en constante augmentation : en 1938 elle dénombre 139'964 voyageurs, en 1943 ils sont plus du double, soit 304'420. La fréquentation en hausse de la ligne produit une amélioration de 62,9% des recettes voyageurs. Le trafic marchandises augmente pour sa part aussi, mais son tonnage reste, en dépit de l'élimination partielle de la concurrence des camions, nettement inférieur à celui du précédent conflit. L'évolution subie par le trafic marchandises du S.C. reflète d'un côté, la perte de transports de transit entre la France et la cité horlogère et de l'autre, l'incapacité pour un chemin de fer à vapeur en

²⁰ *Annuaire des statistiques jurassiennes*, Moutier 1984.

période de pénurie de charbon, de concurrencer les lignes voisines exploitées à moindre frais, grâce au courant électrique²¹.

En période de paralysie du trafic automobile, le S.C. justifie son existence en rendant de fiers services à sa population. Il évite ainsi aux villages francs-montagnards qu'il dessert un isolement forcé en assurant par ses transports le maintien vital des liens commerciaux entre la cité horlogère neuchâteloise et le Haut-Plateau jurassien. De même, grâce à ses correspondances, les habitants des Franches-Montagnes peuvent continuer à écouler leurs produits de l'élevage et leur bois sur La Chaux-de-Fonds et à se rendre en ville pour s'approvisionner, travailler ou encore étudier. En outre, la capacité de transport du S.C., supérieure à celle d'un bus, lui permet de répondre sans encombre à la hausse soudaine du trafic voyageurs.

En dépit du renouveau de trafic causé par la guerre, les résultats d'exploitation du S.C. demeurent déficitaires. En tant que chemin de fer à vapeur, il est durement éprouvé aussi bien financièrement que matériellement par la Deuxième Guerre mondiale. Ses nombreux services rendus à la population des Franches-Montagnes et à la nation lors des mobilisations rendent, néanmoins, les autorités attentives à la nécessité de l'inclure, au plus vite, dans le programme d'assainissement financier et technique des chemins de fer privés, prévu par la loi du 6 avril 1939²². La décision du Conseil fédéral de mettre le S.C. au bénéfice du premier chapitre de cette loi est toutefois subordonnée à la condition que la compagnie fusionne avec d'autres chemins de fer privés du Jura bernois. Après de nombreux rebondissements, le S.C., le Régional Saignelégier-Glovelier, le Chemin de fer Tavannes-Noimont ainsi que le Régional Porrentruy-Bonfol acceptent en novembre 1944 de fusionner sous la raison sociale de Chemins de fer du Jura²³.

Sophie LACHAT

LA BICYCLETTE RÉVOLUTIONNE LES DÉPLACEMENTS ET LES LOISIRS ASPECTS SUISSES ET JURASSIENS DE LA VÉLOCIPÉDIMANIA

L'intérêt porté aux nouvelles technologies dans les années 1999-2001 et la bulle spéculative qui s'est créée autour des start-up n'est pas un phénomène nouveau. Le dix-neuvième siècle a connu plusieurs phénomènes identiques. Entre autres, autour du dé-

²¹ La ligne électrifiée Sonceboz-La Chaux-de-Fonds, principale concurrente du Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, est inaugurée le 15 juillet 1934.

²² En 1939, le S.C. adresse une requête au Conseil fédéral pour être mis au bénéfice de la loi du 6 avril 1939, prévoyant une aide pour les chemins de fer privés en vue de renouvellements et d'améliorations techniques.

²³ Voir au sujet de la fusion des chemins de fer jurassiens, VON KAENEL Jean (Directeur des C.J. de 1945 à 1979), KOHLER Pierre-André, *1884-1984 : 100 ans de Chemins de fer du Jura*, Tavannes 1984, pp. 99-119 et DREYER Georges, *La réorganisation des chemins de fer jurassiens*, Tirage à part du *Démocrate*, Delémont 1945.

veloppement ferroviaire, mais aussi autour d'autres nouvelles industries, telle que les bicyclettes. La diffusion des bicyclettes à la fin des années 1880 et 1890 a non seulement révolutionnée l'industrie, mais aussi les déplacements et la conception des routes et des voyages. Dans le cadre de ce texte, nous nous intéresserons au développement des bicyclettes en Suisse et dans le Jura.

Le temps des artisans

La bicyclette a pris sa forme actuelle entre 1860 et 1890. On peut faire remonter la bicyclette à la draisienne inventée par le baron par Karl Friedrich Drais von Sauerbronn. Son invention mise au point en 1816 est une poutre à laquelle sont fixées deux roues l'une derrière l'autre. Ce véhicule a connu un bref succès, mais s'est peu diffusée. Toutefois, en France surtout, plusieurs petits artisans commencent à perfectionner cet engin en lui ajoutant une direction et en utilisant le métal. Ces engins sont aussi fabriqués en Angleterre, où ils sont utilisés dans des manèges construits spécialement pour cet usage.

C'est un artisan français, Pierre Michaux qui a le premier mis une pédale à une draisienne. La légende de cette mise au point mérite d'être contée. Un jour de 1861, un client de Pierre Michaux, ce dernier est serrurier constructeur de voitures et de chars à Paris, lui apporte une draisienne en réparation. Il répare la machine et ses enfants s'en emparent pour jouer. Ils auraient alors suggérer à leur père d'ajouter des pédales sur la roue avant. Peu importe que l'anecdote soit vraie ou non, ce qui compte c'est que son invention rencontre un grand succès, on parle alors de bicycle ou de vélocipède. Le système évolue, la roue avant est notamment agrandie pour faciliter l'effort du « cycliste », d'où le nom de grand bi que l'on emploie souvent pour les désigner. Pierre Michaux s'associe avec un ingénieur de l'Ecole centrale et ils construisent de tels engins. Après une faillite, l'associé de Michaux développe une entreprise qui connaît un grand succès, vers 1869, il livre près de 200 bi par semaines.

Deux autres révolutions vont donner au vélocipède la forme que nous connaissons aujourd'hui. La première est la mise au point par John Lawson de l'entraînement par la roue arrière (1879), avec une transmission par chaîne. Un constructeur français, Clément Ader a l'idée d'entourer les roues d'un bandage en caoutchouc (1869), nos pneus actuels. Mais la seconde grande invention vient d'un anglais, du vétérinaire John Dunlop, qui réinvente la chambre à air et l'adapte au vélo. Dès lors, le vélo moderne est au point, les nombreuses adaptations postérieures l'améliorent sensiblement, mais ne modifient plus son usage. Si l'on observe des vélocipèdes des années 1890, on remarque un phénomène particulier, la roue avant est souvent plus grande que la roue arrière ; c'est un reste des grands bis, malgré l'invention de la chaîne, la roue avant est longtemps restée plus grande.

Diffusion

En Angleterre, les premiers grands bis, sont, comme les draisiennes, utilisés dans des manèges et principalement par les élites aristocratiques fortunées. Puis c'est le tour des

sportmen, ces bourgeois assez et riches pour utiliser ce véhicule pour leurs loisirs dans des vélodromes ou autour de leur propriété. Plus tard, le vélo commence à être utilisé par la bourgeoisie. En fait, il est utilisé par ceux qui ne sont pas assez riches pour entretenir une monture. Enfin, la bicyclette s'est répandue dans les catégories sociales inférieures : employés dans les années 1890-1900 et ouvriers autour des années 1910-1920.

En Suisse, en 1900, les 14 plus grandes villes comptent 47'237 bicyclettes. Genève, haut lieu de la vélocipédie, en compte 12'500, Bâle 9'189, Berne 4'152, Lausanne 2'654. En France, où un impôt est très tôt introduit, les chiffres sont mieux connus. Il y a 50'000 bicyclettes en 1890, mais déjà 300'000 en 1895.

C'est à Genève que le premier club cycliste au monde est créé en 1869. Et dès 1892, paraît à Genève un journal La Pédale, journal hebdomadaire de la vélocipédie suisse et française. A partir des années 1900, de nombreux clubs cyclistes sont créés. C'est ainsi qu'en 1896 est fondé à Genève le Touring Club Suisse, qui réunit des passionnés de bicyclettes qui veulent pratiquer leur loisir en commun et s'organiser pour défendre leurs intérêts. Dès 1901, ce club étend ses activités aux automobiles, ce pourquoi il est connu aujourd'hui.

Ce mouvement connaît un second souffle dans les années vingt lorsque le monde ouvrier accède à ce moyen de locomotion. Certains s'organisent même en vélos clubs ouvriers. A Moutier, dès 1900, un groupe de cycliste se réunit pour des ballades. Et en 1922, c'est le Club Cycliste de Moutier (CCM) qui est créé. Partout en Suisse de tels clubs naissent.



Cyclistes de Saint-Imier (collection Mémoires d'Ici)

On dispose de très peu de chiffres pour le Jura. Toutefois le tableau ci-dessous nous renseigne sur le nombre de véhicules en circulation en 1913.

	Camion	Autos	Motos	Vélos
Courtelary	0	18	34	1410
Delémont	2	19	37	1801
Franches-Montagnes	1	2	7	498
Laufon	0	6	5	475
Moutier	2	24	34	1300
La Neuveville	1	4	3	209
Porrentruy	1	65	41	1788

Source : Le Petit Jurassien, 16 février 1914.

Le sport

Dès le début de son invention, des courses de vélos sont organisées. Le vélocipède est avant tout le symbole de la vitesse. Selon l'historien Ronald Hubscher, en 1880 la course prime encore largement sur la balade. Le cyclisme se pratique longtemps dans des manèges ou des champs de course privés. Mais au tournant des années 1890 la petite reine, comme on surnomme alors le vélo, se démocratise. C'est alors que naissent les premiers journaux spécialisés. En France, les journaux spécialisés et les journaux d'information se livrent une guerre commerciale autour du vélo. La presse patronne et souvent finance les épreuves sportives, et celles-ci se professionnalisent. Les constructeurs, les marchands, les organisateurs et la presse proposent des primes qui permettent aux coureurs de vivre de la course. Les publicités des constructeurs et les comptes rendus des journaux transforment les champions cyclistes en vedettes. L'engouement pour la bicyclette est tel que l'Union vélocipédique de France est créée en 1881 afin de gérer le calendrier des compétitions (elle deviendra, en 1940, la Fédération Française de Cyclisme). Les grandes courses sont de plus en plus appréciées du public, l'une des premières, surnommée la doyenne, est Liège-Bastogne-Liège créée en 1892, et, dès 1903, le Tour de France est organisé, il est lancé par un journal L'Auto, l'ancêtre du quotidien sportif L'Equipe. En Suisse, l'une des premières courses est la Berne-Genève organisée dès 1892. Le championnat suisse est mis sur pied la même année. Le Grand Prix de Zurich, l'une des principales courses suisses, est régulièrement courue dès 1914. La publicité joue un rôle très important pour les constructeurs et le sport constitue un de ses supports principaux. Ainsi cette publicité de Peugeot : «Le 1er mai, à Genève, le championnat genevois de 25 kilomètres, pour professionnels, est gagné par Hurni, et pour les amateurs par Etienne. Tous deux sur Peugeot».

Une entreprise jurassienne va se distinguer dans le sport, c'est Condor à Courfaivre. Dès le tournant du siècle, ses dirigeants prennent conscience de l'impact publicitaire du vélo et participent à des courses. Dans les années vingt, l'entreprise se focalise plutôt sur les courses de motos, mais en raison de la crise, le cyclisme revient en vogue dans les années trente et Condor s'investit à nouveau dans ce sport. En 1939, Robert Zimmermann remporte le tour de Suisse sur Condor et en 1941 c'est au tour de Joseph Wagner.

Dans l'après guerre, l'entreprise jurassienne connaît à nouveau quelques heures de gloire en cyclisme grâce à Oscar Plattner, champion du monde sur piste; Carlo Clerici, vainqueur du Tour d'Italie en 1954; Fredy Rüegg recordman mondial de l'heure en catégorie amateur en 1958; Walter Bucher, champion du monde de demi-fond au parc des Princes la même année; Oscar Plattner, champion suisse de vitesse et à la paire Roth-Bucher, championne d'Europe des courses à l'américaine²⁴. Les coureurs Condor remportent les principales courses locales et régionales suisses et glanent quelques beaux succès d'étapes au Tour de Suisse ou au Tour de Romandie. Toutefois, dans le cyclisme, les heures de gloire des fabricants sont comptées et l'année 1959 marque le dernier succès important de la firme de Courfaivre. L'abandon de la compétition par Condor est en lien avec un phénomène général de retrait des constructeurs des épreuves sportives. La télévision bouleverse l'impact publicitaire des courses. Dès lors, d'autres marques que les constructeurs de bicyclettes investissent dans la publicité sportive et les petites entreprises n'arrivent plus à suivre l'inflation des budgets. Les autres fabricants suisses renoncent aussi à entretenir des équipes à la même époque. En 1960, Mondia et Tigra participent encore au Tour de Suisse, mais Mondia n'inscrit plus d'équipe en 1962.

Vélo et société

Le vélo, comme plus tard l'automobile et les motocyclettes, ont un impact important sur la société. De loisirs dans les années 1890, le vélo devient un moyen de transport; les déplacements en ville et les incursions dans les campagnes environnantes sont de plus en plus courantes. Ainsi on peut lire dans la Pédale du 26 mars 1898 : «Comme toutes les villes, Berne possède un fort contingent de cyclistes; le chiffre de deux mille a déjà été dépassé (...) c'est du reste pour beaucoup aujourd'hui moins un sport qu'un mode de locomotion rapide et bon marché; l'on voit ainsi quantité de personnes, petits employés, ouvriers, travaillant en ville, ne pas craindre d'aller habiter très loin du centre pour échapper à la cherté des logements.» L'auteur de l'article propose même de construire un hangar dans un des angles du Palais fédéral pour que les fonctionnaires puissent déposer leur vélo pendant la journée !

Les problèmes de circulation sont nombreux et les récriminations contre les cyclistes incessantes: ils renversent les piétons, écrasent les chiens, entrent en collision avec les fiacres, effraient les chevaux. La Pédale se fait largement l'écho de ces problèmes : «La presse locale enregistre l'exploit d'un marchand de pommes de terre qui, pédalant à toute allure, a renversé une dame âgée, rue des Allemands, et s'est vu dans l'obliga-

²⁴ *Le Démocrate*, 12 juin 1964.

tion bien naturelle de payer la casse. Tant pis pour lui!» Ou encore : «La série noire. (...) C'est d'abord à Florissant un jeune homme qui est tombé par suite de la rupture de sa tête de fourche et qui été transporté dans un triste état chez ses parents (...). Enfin, à Montreux, un cycliste a renversé un vieillard qui s'est tué dans sa chute.²⁵» Pour les cyclistes, la qualité des routes est un problème majeur. Aussi les journaux font pression sur les pouvoirs publics pour qu'ils en améliorent la qualité. L'arrivée d'un rouleau compresseur est toujours saluée avec emphase. Les récriminations contre l'état désastreux des routes sont constantes et, en cas de pluie, les balades doivent être ajournées : «Avis aux amateurs de curiosités alpestres. Nous recommandons spécialement la rue d'Arve à Carouge : Ravins, monticule, ornières, trous béants, cascades sèches et oubliettes naturelles (...) Entrée libre»²⁶.

Longtemps, la réputation de la vélocipédie n'est pas bonne et ses adeptes sont considérés comme des excentriques mal éduqués. Ses détracteurs sont nombreux : «Nous avons déjà le café, la paperasserie, les grèves. La bicyclette est venue ajouter un véritable appoint aux pertes de temps que l'on recherche, en les cachant néanmoins sous l'apparence de vagues nécessités sociales ou hygiéniques. Autrefois, le bonheur d'un ménage consistait en jour de repos (...) à se payer une berçante promenade au Bois (...) Aujourd'hui (...) l'homme et la femme sont séparés par la distance de deux selles, indifférents à l'étreinte»²⁷. Dans une telle ambiance, on comprend le scandale provoqué par les femmes qui pratiquent le vélo.

Une polémique s'engage sur la tenue vestimentaire appropriée: comment une femme convenable peut-elle porter une jupe-culotte bouffante et une veste ajustée ?²⁸ H.-O. Duncan, qui écrit un livre intitulé «Vingt ans de cyclisme pratique. Etude complète du cyclisme de 1876 à ce jour», consacre tout un chapitre de son livre au cyclisme féminin, dans lequel il débat de l'emploi de la culotte ou de la jupe : «La question du costume rationnel ou costume de ville, lisez : culotte ou jupe, a été discutée à Paris, à Londres, à New-York, sans que les débats aient produit grande impression sur l'esprit des élégantes cyclistes qui s'en tiennent à leurs idées personnelles sur le choix du costume qui leur sied le mieux. La culotte est devenue en quelque sorte le costume national de la demi-mondaine qui fait de la bicyclette, tandis que dans l'aristocratie, on a adopté la jupe comme plus gracieuse et plus comme il faut»²⁹. Certains médecins n'hésitent pas à déclarer que la pratique du vélo est mauvaise pour les organes génitaux des femmes. A l'origine, seules les femmes dont la position sociale leur permet de s'affranchir des conventions peuvent braver l'interdit. Pour certaines, le vélo est même une manière de revendiquer leur émancipation. Ainsi un article de la *Pédale* du 13 août 1898 met les enjeux en évidence : «Par les trop rares belles journées qui nous sont octroyées, ce n'est, sur nos routes, avenues et chemins, qu'une invasion de cyclistes du

²⁵ *La Pédale*, 26 avril 1898.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Charles Saunier, *Le Parisien de Paris*, 28 novembre 1897, cité Seray Jacques. *Deux Roues, la véritable histoire du vélo*. S.l., Editions Rouergue, 1988, p. 163.

²⁸ Hubscher Ronald, *Les Temps héroïques du vélo*, in *L'Histoire*, N° 178, juin 1974, pp. 16-23.

²⁹ Duncan H.-O. *Vingt ans de cyclisme pratique. Etude complète du cyclisme de 1876 à ce jour*. Paris, F. Juven éditeur, 1897, p. 206.

beau sexe, expertes ou débutantes, qui volent ou plutôt roulent à la conquête de la nature. Jamais peut-être, en Suisse du moins, le moment ne fut plus propice pour parler du cyclisme féminin qui se propage avec une si grande rapidité, qu'il semble marquer une nouvelle phase dans l'histoire de l'émancipation de la femme. (...) Ah si les femmes, au lieu de reculer devant de vains préjugés de costumes ou de convenances, comprenaient leur intérêt (...)»³⁰. L'auteur ajoute que l'exercice musculaire en plein air contribue à la santé de la femme.

L'industrie du cycle entraîne l'essor d'activités annexes, telles que les vêtements de sport, la vente de pièces détachées, les auberges de campagne et le commerce des cycles. Les magasins de cycles naissent partout, chaque grand village possède son magasin de cycles, souvent associé à d'autres produits.

Selon l'historien Ronald Hubscher, le vélocipède est, à la Belle Epoque, un produit de la société industrielle, synonyme de vitesse et de liberté, il incarne le progrès. Sa production industrielle est le symbole de la production de masse qui se met en place. De produit neuf, novateur, l'usage en devient courant et sa place est peu à peu remplacée par l'automobile et la motocyclette. La fin de la Belle Epoque marque pour le vélo la fin d'une épopée.

Les fabricants jurassiens

Dans le Jura, plusieurs fabriques de cycles se développent. Lors de la première vague, dans les années 1890, on voit naître la fameuse firme de Courfaivre, Condor, dont nous avons déjà parlé. Il y a aussi la création des cycles Cosmos à Bienne en 1894. Une marque qui constitue un des principaux concurrents de Condor.

Dans les années vingt, période du deuxième boom des bicyclettes, de nombreuses entreprises se lancent dans le montage et la fabrication, il s'agit souvent d'entreprises de mécanique qui se diversifient. La création de Stella et de Jurassia illustre très bien ce phénomène. Ces deux entreprises sont créées à Bassecourt en 1924, l'une par Georges Rebetez, qui crée la marque Stella et l'autre par Camille Piquerez, fils du fabricant de boîtes de montre Erwin Piquerez (1869-1921), qui produit les cycles Jurassia. La crise économique des années trente frappe durement Georges Rebetez qui doit vendre la marque Stella à Camille Piquerez. Toutefois, Georges Rebetez se spécialise dans la fabrication de cadres et devient l'une des plus grandes usines de ce type en Suisse. Il revend ses cadres à d'autres marques telles que Swissair, Hispa, Oltenia, Wengi, Reo, Brillant, Amberg, etc. L'entreprise de Camille Piquerez suit le chemin inverse de celle de Georges Rebetez, Camille Piquerez commence par fabriquer des cadres, puis des vélos complets, ses marques, Jurassia et Stella connaissent un grand succès. D'autres entreprises se lancent dans l'aventure, parfois brièvement, comme André Bechler qui fabrique à la fin des années dix et au début des années quatre-vingt des voiturettes tri-cycles motorisées.

³⁰ *La Pédale*, 13 août 1898.

Conclusion

En l'espace d'une trentaine d'années, soit de 1890 à 1925, la bicyclette modifie entièrement la manière de se déplacer. Elle permet aux employés et plus tard aux ouvriers d'habiter un peu plus loin de leur lieu de travail. Ses effets ne s'arrêtent cependant pas à ces aspects, elle contribue aussi à modifier les mentalités et les loisirs. Désormais, durant leurs loisirs, les employés des villes peuvent passer leur après-midi à la campagne, s'arrêter dans une auberge pour se rafraîchir. Des lieux difficilement accessibles pour ces gens sont atteignables en quelques coups de pédales. Le cyclisme sportif devient aussi très populaire, les critériums régionaux sont très fréquentés.

Le développement des bicyclettes est aussi le symbole de l'industrialisation. En l'espace de quelques décennies, cet objet réservé aux élites se popularise et est produit en masse.

Alain CORTAT

En voiture !

Automobiles et question jurassienne³¹

Lorsqu'il cherche à comprendre un processus politique, l'historien fouille les mécanismes qui engendrent une décision ou une nouvelle loi. Il doit observer les rapports de forces, déceler les sphères d'influence, dresser le schéma d'un réseau ou encore esquisser le cheminement d'un argument, depuis sa naissance souffreteuse jusqu'à l'énoncé inébranlable d'un programme politique. Lors de certains événements, l'élément populaire – révoltes, pétitions, manifestations d'envergure, pression de l'opinion publique – doit être apprécié et intégré au système. C'est notamment le cas de l'étude de la question jurassienne qui oblige l'historien à tenir compte de ce facteur essentiel. Avoisinant les 90%, les taux de participation aux plébiscites de 1974 et 1975 indiquent la profondeur populaire de cette crise dont la société jurassienne porte aujourd'hui encore les stigmates. Le champ de l'histoire politique rejoint inévitablement celui de l'histoire sociale.

Aussi, la mobilisation populaire est à considérer comme un réel levier des mouvements engagés dans la question jurassienne. Baromètres de popularité, les fêtes et kermesses expressément créées comme moyens de lutte politique pèsent de tout leur

³¹ Cette contribution s'appuie essentiellement sur GOGNIAT Emanuel, *Aux racines du patriotisme : Affaire de la place d'armes des Franches-Montagnes et question jurassienne*, Courrendlin, 2005.

poids dans le conflit qui divise les Jurassiens. A titre d'exemple, la Fête du peuple constitue, selon les termes de Rennwald, une «véritable preuve de la capacité de mobilisation du Rassemblement jurassien»³². Ganguillet montre par ailleurs que le recrutement des groupements protagonistes se fait principalement par l'intermédiaire de relations individuelles et par les réunions, les assemblées politiques et les manifestations³³. Ces festivités endossent à merveille le rôle politique qui leur est confié et deviennent un rite annuel servant à plonger les militants au cœur de l'action politique, qu'ils soient séparatistes ou antiséparatistes. Leur présence au cœur d'une foule vibrante les transforme en acteurs directs de la cause. Il est nécessaire de relever que les séparatistes ont mieux joué la carte de la mobilisation populaire que le camp adverse, principalement avec l'organisation de la Fête du peuple à Delémont.

Le rôle de la mobilisation populaire dans le processus séparatiste et dans la réaction antiséparatiste est donc établi. La réflexion doit être toutefois prolongée. Dans un pays rural tel que l'est le Jura, il est plus difficile de réunir quelques dizaines de milliers de personnes qu'en milieu urbain. Dans un tel contexte géographique, la capacité de mobilisation d'une population implique la capacité de cette même population à se déplacer. Nous proposons ici un élément de réponse basé sur l'analyse du mouvement séparatiste, doublé en partie par la lutte contre la place d'armes des Franches-Montagnes et illustré par le parcours d'Henri Saucy³⁴. Interrogé sur son activité militante, ce témoin soulevait plusieurs fois le problème de la mobilité. En relisant la transcription de l'entretien avec Henri Saucy, militant séparatiste et Militant franc-montagnard³⁵, il apparaît nettement que sa mobilité personnelle conditionne son engagement.

Le père d'Henri Saucy est fondateur de la section du Rassemblement jurassien à Lajoux. Très vite, il emmène son jeune fils aux assemblées du RJ. Tous deux se déplacent à vélo pour participer, lorsqu'ils le peuvent, aux différentes réunions des séparatistes. « Au début, je ne gagnais pas d'argent mais j'accompagnais mon père si on pouvait y aller à vélo, également à Moutier, à Porrentruy, aux assemblées du RJ. On était à cette époque-là une vingtaine dans une salle de bistrot »³⁶.

Trente kilomètres et un col séparent Lajoux de Porrentruy : assez pour émuiser l'engagement d'un militant qui doit se déplacer à la force de ses mollets. La mobilité est très réduite dans le Jura des années 1950. Les villageois vivent confinés dans un monde géographiquement étroit. Ils n'en sortent que pour les grandes occasions, tels

³² RENNWALD Jean-Claude, *La transformation de la structure du pouvoir dans le canton du Jura (1970-1991) : du séparatisme à l'intégration au système suisse*, Courrendlin, 1994, p. 213.

³³ PRONGUE Bernard (dir.), GIGANDET Cyrille, GANGUILLET Gilbert, KESSLER Daniel, *L'écartèlement jurassien : espace jurassien et identité plurielle*, St-Imier, 1991, p. 305.

³⁴ Lors de notre récente recherche, nous montrions comment étaient imbriquées la question jurassienne et l'affaire de la place d'armes des Franches-Montagnes. GOGNIAT *op. cit.*, *Aux racines ...*

³⁵ *Ibidem*, pp. 188-209. Henri est né en 1935 à Lajoux. Initialement issu du Comité d'Action contre l'établissement d'une place d'armes aux Franches-Montagnes (CAFM) et dans la Courtine, les Militants francs-montagnards constituent un groupement radicalement opposé à toute installation militaire aux Franches-Montagnes.

³⁶ *Ibidem*, p 189, Entretien Henri Saucy.

une foire de printemps, un concours chevalin ou une course d'école. Les villages ont encore leurs petits artisans et pour le reste, ce sont plutôt les colporteurs qui viennent à la maison «faire l'article». Le docteur se déplace dans les cas les plus graves et chaque village reçoit une ou deux fois l'an une foire modeste mais bien visitée. Aussi, bien qu'il ait passé toute son enfance à Lajoux, Henri Saucy ne connaît pas les Franches-Montagnes. Il se rend par exemple pour la première fois à Muriaux avec des amis à l'occasion d'une réunion contre la place d'armes. La mobilité réduite d'Henri Saucy affecte son engagement politique ce qui l'oblige à refuser des responsabilités au sein du CAFM. En effet, il vit et travaille à Bienne et il n'a pas de voiture. « Mais je travaillais à Bienne, je rentrais peu souvent [à Lajoux], je n'avais pas de voiture, [...] je ne sortais pas beaucoup. Vraiment, il a fallu me faire violence et puis, petit à petit, tu es entraîné dans la lutte »³⁷.

Sur l'insistance de ses amis, Henri finit par entrer au CAFM, visiblement toujours desservi par le fait qu'il ne possède pas de moyen de locomotion. «Alors j'ai suivi ça, mais j'allais seulement aux manifestations organisées par le CAFM ... je n'étais rien là-dedans, je n'avais pas de voiture, jusqu'au jour où on m'a demandé d'aller travailler au secrétariat »³⁸.

Dans ces conditions, il est difficile de réunir, pour les sensibiliser et tenter de les convaincre, des personnes provenant d'une région au relief si mouvementé. Aussi, pour permettre une densité de réunions et de manifestations telle que l'a connue le RJ, il faut un contexte favorable. La haute conjoncture des années 1950 à 1970 et l'évolution technique ont permis à une large couche de la population de bénéficier des services d'une automobile. Henri Saucy achète sa voiture en 1965, à l'âge de trente ans. Il appartient à la première génération de jeunes gens qui ont l'occasion d'acquérir leur propre véhicule, d'abord pour des raisons de travail ensuite comme objet de la vie courante. Ce sont ces mêmes jeunes qui sont conviés à la "lutte" lorsqu'au début des années 1960, le RJ crée le groupe Bélier.

Le résultat est que la mobilité augmente la participation aux divers rassemblements. Les organisateurs en sont d'ailleurs très conscients puisque le CAFM diffuse, à l'occasion d'une annonce pour un pique-nique organisé par ses soins, un principe qui veut que « tout véhicule en route vers Montfaucon le 26 mai sera plein au maximum »³⁹. L'époque est celle des expéditions communes. Il existe par ailleurs plusieurs anecdotes de gens qui se sont fait embarquer à une manifestation, simplement parce qu'une voiture avait quelques places de libres et qu'une personne se tenait là, à ne rien faire, debout au bord de la route. A l'occasion d'un entretien, Yves Voirol rappelle que « quand on partait, on ramassait tout le monde. On téléphonait, "tu vas là-bas?" On n'allait jamais à vide, on n'allait jamais tout seul »⁴⁰.

³⁷ Ibidem, p 191, Entretien Henri Saucy.

³⁸ Ibidem, p 193, Entretien Henri Saucy.

³⁹ *Le Franc-Montagnard*, le 24/25 mai 1963. Les manifestations franc-montagnardes participent, selon nous, pleinement à l'effort de mobilisation des séparatistes, même si la lutte contre la place d'armes ne peut pas être considérée comme un décalque de la question jurassienne.

⁴⁰ GOGNIAT *op. cit.*, p. 219, Entretien Yves Voirol. Y. Voirol était Militant franc-montagnard.

L'année suivante, les journaux annoncent la participation élevée à une autre fête des Militants avec «les files de voitures qui prirent, dès le dimanche matin, la direction des Breuleux»⁴¹. Lors de l'édition 1963 des journées «Sauvez les Franches-Montagnes», les services de renseignements de la police cantonale comptent plus de 700 voitures sur le parc de la fête, ce qui n'a rien d'étonnant au vu de l'importance de la participation⁴².

Mais le rôle de l'automobile dans la question jurassienne ne s'arrête pas à l'augmentation de la mobilité, donc du potentiel de rassemblement. L'automobile a une place importante dans la stratégie du groupe Béliet qui l'utilise pour tous les déplacements liés à ses actions. Ainsi, lors de la journée «Sauvez les Franches-Montagnes» du mois d'août 1963, le président du CAFM, Me Gigandet, est interrompu dans son discours qu'il adresse aux nombreux défenseurs de la place d'armes présents à la manifestation. Sa voix « est couverte par les 'klaxons' d'un détachement du [groupe] Béliet. [...] Dans dix voitures, arborant chacune un grand drapeau jurassien, quelques dizaines de jeunes sont allés témoigner leur 'sympathie' à M. Virgile Moine »⁴³.



Un antiséparatiste dépose plainte après le barbouillage de sa voiture. (Mémoires d'Ici, fonds Jura bernois)

⁴¹ *Le Franc-Montagnard*, 26 mai 1965.

⁴² 8000 à 9000 selon les sources.

⁴³ *Le Jura Libre*, 28 août 1963. L'opération visait la visite de Virgile Moine, conseiller d'Etat bernois, à Chevenez en Ajoie.

Les jeunes Béliers, qui ont organisé une action à quelques dizaines de kilomètres de là, reviennent de manière triomphale sur le Haut-Plateau, afin de participer à la fête franc-montagnarde. Les « commandos automobiles » du Béliier distribuent des tracts dans toute la Suisse, comme lorsqu'ils en répandent près de 300'000 dans le Seeland, le Mittelland et l'Oberland⁴⁴. Henri Saucy participe d'ailleurs à quelques-unes des ces actions du groupe Béliier, en tant que chauffeur, justement parce qu'il possède désormais une voiture. « Une autre fois, on avait fait une expédition, c'était un peu plus tard, mais j'allais toujours, parce qu'il y en avait toujours un à Lajoux, parce que j'avais une voiture, qui me demandait : 'tu peux venir ?' Alors si je pouvais, j'allais. On avait fait une expédition à Soleure et puis à Olten ».⁴⁵

La voiture est l'outil indispensable du groupe Béliier qui l'utilise pour aller dans toute la Suisse faire connaître la question jurassienne et les revendications séparatistes. Elle est réellement un phénomène social de première importance parce qu'elle entre dans la vie courante comme un objet indispensable à la mobilité nécessaire aux rassemblements et à l'action séparatiste. Elle est aussi le lieu de luttes violentes entre groupes rivaux. Séparatistes ou probernois sont à l'origine d'attaques brutales ayant pour cible les voitures du camp adverse de retour d'une quelconque campagne d'affichage nocturne.

L'exemple de la mobilisation populaire réussie par les opposants à la place d'armes des Franches-Montagnes et le Rassemblement jurassien montre que la capacité de mobilisation des mouvements nés de la question jurassienne est intimement liée au phénomène contemporain de la démocratisation de l'automobile. Sa propagation fulgurante dès les années 1950 est ce qu'on pourrait appeler une condition historique de la question jurassienne. Le déplacement de 10 000 personnes sur les pâturages des Genevez à l'occasion d'une fête « Sauvez les Franches-Montagnes » est un phénomène qui appartient aussi à l'histoire de l'automobile. Dans une région démographiquement très faible et dépourvue de transports en commun efficaces, le rassemblement d'une telle foule issue d'une population dispersée ne peut guère s'imaginer sans le développement de ce moyen de transport individuel. Reste à vérifier les chiffres.

Le bureau fédéral de la statistique recense 562 véhicules pour toutes les Franches-Montagnes en 1958 et 1529 dix ans plus tard. La commune de Lajoux en compte 40 en 1958 et 107 en 1968. Une constatation semblable s'impose pour les communes voisines. Les Franches-Montagnes voient évoluer leur parc d'automobiles de 272%, soit, en chiffre absolu, de 967 voitures⁴⁶. L'augmentation du parc automobile des Franches-Montagnes prend un tournant marqué dans les années 1950. La voiture n'apparaît pas à cette époque seulement. Elle est auparavant déjà utilisée par quelques propriétaires

⁴⁴ *Le Jura Libre*, 12 juin 1963.

⁴⁵ GOGNIAT *op. cit.*, p. 190, Entretien Henri Saucy. Il s'agit ici de l'opération « feuille de chou » du 30 juin 1967.

⁴⁶ Bureau fédéral de la statistique, *Effectif des véhicules à moteur en Suisse au 30 septembre 1958 par canton, par district et par commune*, Berne, BFS, 1958. *Idem* pour les années 1962, 1965 et 1968. Il n'existe malheureusement pas de statistiques aussi précises pour les années précédentes. Les chiffres des Franches-Montagnes ne comprennent pas les communes de Lajoux et des Genevez qui font encore partie du district de Moutier.

qui, en général issus d'une catégorie sociale plutôt aisée, sont souvent âgés. Le bond des années 1950 à 1970 correspond à l'ouverture du marché aux familles jusque-là privées et surtout aux jeunes gens, âgés entre vingt et trente ans comme nous le montre l'exemple d'Henri Saucy.

Nous avons exposé ici une idée née au cours d'une réflexion plus générale. L'impact de la démocratisation de l'automobile sur le développement de la question jurassienne pourrait être approfondi. Dans un premier temps, ce constat établi sur une observation du milieu séparatiste devrait être temps élargi au milieu probernois. Ensuite, cette nouvelle perspective devrait en appeler une autre. Le volet historique de la question jurassienne n'a pas encore vraiment été abordé sous l'angle des conditions historiques. Si l'automobile joue dans la question jurassienne un rôle comparable à celui de l'Internet dans le développement du mouvement altermondialiste, d'autres aspects méritent d'être étudiés. Les années 1960-1970 sont propices à l'entrées des femmes sur la scène politique et la conjoncture économique favorable libère la population de certaines inquiétudes matérielles. Telles sont les nouvelles pistes que nous désirons proposer à la recherche. Il serait temps d'expliquer la question jurassienne non seulement par elle-même, mais aussi en interrogeant le contexte dans lequel elle évolue.

Emmanuel GOGNIAT

Table des matières

Editorial : <i>Vers une conception renouvelée de l'histoire des transports : l'histoire de la mobilité</i> , Laurent Tissot.....	1
<i>Les voies romaines dans le Jura</i> , Jean-Daniel Demarez.....	3
<i>Sur les pas de François Xavier Gressot</i> , Alain Cortat.....	11
<i>Le Saignelégier - La Chaux-de-Fonds : l'exploitation d'un chemin de fer régional de 1913 à 1943</i> , Sophie Lachat.....	18
<i>La bicyclette révolutionne les déplacements et les loisirs. Aspects suisses et jurassiens de la vélocipédimania</i> , Alain Cortat.....	23
<i>En voiture ! Automobiles et question jurassienne</i> , Emanuel Gogniat.....	30

Le Bureau du CEH

Anne Beuchat-Bessire, La Praye 4, 2608 Courtelary, a.beuchat@m-ici.ch

Damien Bregnard, Sous-les-Chênes 151, 2944 Bonfol,

Emma Chatelain, Esc. Saint-Pierre Canisius 2, 1700 Fribourg,

emma.chatelainchalet@unifr.ch

Alain Cortat, Chemin des Grands Pins, 2000 Neuchâtel, alaincortat@romandie.com

Pierre-Yves Donzé, Faubourg de la Gare 21, 2000 Neuchâtel, pydonze@bluemail.ch

Philippe Hebeisen, rue des Parcs 85, 2000 Neuchâtel, philippe.hebeisen@unine.ch

Jean-Daniel Kleisl, Vilette 5, 1400 Yverdon, jd-isakleisl@swissonline.ch

Stéphanie Lachat, Puits 21, 2300 La Chaux-de-Fonds, stef-clem@bluewin.ch