

LE DÉVELOPPEMENT URBAIN ET INDUSTRIEL CONSÉCUTIF AU DÉPLACEMENT DE LA FRONTIÈRE FRANCO-ALLEMANDE 1871 - 1918 , LES CHEMINS DE FER

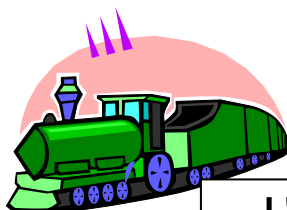
Avant 1871...

En Europe en 1844 : le réseau des chemins de fer s'étire sur 3'600 km en Angleterre, 1'750 en Allemagne, 822 en France, 473 en Autriche...et seulement 1800 mètres en Suisse (Strasbourg-Bâle : ligne de la frontière française à la ville de Bâle). Ce retard est dû surtout à l'absence de politique d'intérêt général au niveau suisse, au maintien des péages, octrois ou douanes entre les cantons, aux ressources financières privées insuffisantes pour d'aussi lourds investissements et à la méfiance du public (son vacarme et sa vapeur sont une invention du diable !)

En France, Napoléon III, arrivé à la Présidence de la République, exerce un régime autoritaire et centralisé. Puis le régime se libéralise et débouche sur un Empire parlementaire. Napoléon III voulait exercer l'hégémonie en Europe. Craignant une initiative de Bismarck (à propos de la couronne d'Espagne offerte à un parent éloigné du roi de Prusse) il déclare inconsidérément la guerre à la Prusse. Dotés d'une armée plus mobile et mieux équipée, les Allemands annexent l'Alsace et la Lorraine et proclament à Versailles la création de l'Empire allemand (18.01.1871). Sur le plan diplomatique, le Chancelier Bismarck fera tout pour isoler la France.

En Suisse, en 1848, la Constitution fédérale est adoptée. Elle donne au pays un gouvernement central, un espace économique homogène et jette les bases nécessaires à un essor industriel.

Dans le Jura bernois, le peuple est inquiet du déclin de ses industries traditionnelles et dès 1842 ses ténors réclament la construction des chemins de fer. Dès 1860, l'industrie du fer subit la concurrence du fer étranger, affiné avec du coke. Il arrive en CH par le rail. Les emplois passent de 2000 à moins de 500 !



L'ARRIVEE DU CHEMIN DE FER

Au milieu du 19^e siècle, le Jura est déjà une région fortement industrialisée. Or contrairement au Plateau suisse, le territoire jurassien est tenu à l'écart des voies ferrées. L'élan partit des Jurassiens eux-mêmes. Sous l'impulsion de Xavier Stockmar (libéral) et Pierre Jolissaint (+ préfet Choffat et A. Quiquerez et autres), deux pétitions sont déposées pour revendiquer un réseau ferro-

viaire. Il s'agit de rattraper le retard et de vaincre les oppositions des esprits conservateurs (des aubergistes et des voituriers qui défendent les voies postales existantes). Chaque année en effet quelques 24'000 voyageurs bâlois remontent la Birse en diligence pour se rendre à Berne et le chemin de fer est une réelle menace pour ce commerce florissant ! Dans le journal "Le Jura", du 19 février 1867, on peut lire ce qui suit dans un "Appel aux habitants du district de Porrentruy" : " Sans chemin de fer, le pays court à sa ruine; telle est notre conviction." Tour à tour, MM. Stockmar et Jolissaint seront nommés conseillers d'Etat, directeurs des chemins de fer, et il est certain qu'ils vont jouer un rôle déterminant dans le développement des chemins de fer du Jura bernois.

Le Grand Conseil adopte un décret en 1867 et il charge une compagnie privée de la construction et de l'exploitation des chemins de fer du Jura. Une subvention est accordée pour deux premières lignes : Porrentruy-Delle (1872) et Bienne-Sonceboz-Les Convers (1874).

Un événement va accélérer la réalisation des travaux. Avec l'annexion de l'Alsace à l'Empire allemand (1871), la frontière allemande s'est déplacée de Bâle à Beurnevésin (Borne des Trois Puissances). Dès lors, la Compagnie française de l'Est (CFE) n'a plus d'accès à Bâle. La France n'entend pas favoriser le développement du réseau alsacien passé en mains allemandes pour ses exportations à destination de la Suisse. C'est pourquoi la CFE se tourne vers Porrentruy et elle apporte son aide technique (tunnels et viaduc de St-Ursanne) et financière, pour compléter les investissements des localités jurassiennes. Car en 1858, les communes de Porrentruy, St-Ursanne et Delémont ont voté des subventions de plus d'un million de francs et les particuliers de Fr 500'000.-.

En 1873, le Grand Conseil octroie une subvention de 18,5 millions en faveur des autres lignes jurassiennes. Le réseau jurassien est inauguré à Porrentruy le 30 mai 1877 et la jonction Belfort-Delle le 10 août .

La même année, la première loi fédérale sur le travail dans les fabriques est acceptée.

MISE EN SERVICE DES LIGNES JU + JB

1872	Porrentruy-Delle
1874	Bienne-Sonceboz-Les Convers
1875	Delémont-Bâle
1876	Delémont-Glovelier+Tavannes-Court-Delémont
1877	Glovelier-Porrentruy
1901	Porrentruy-Bonfol (train régional CJ)
1902	Rachat des lignes ferrées par la Confédération (sauf celles des CJ) et coup d'envoi d'une politique ferroviaire unifiée en Suisse.

Ce n'est qu'entre 1928 et 1937 que ces lignes seront électrifiées.

A propos de la ligne Porrentruy-Bonfol, en 1899 déjà des négociations eurent lieu entre les autorités suisses et celles de l'Empire allemand concernant le prolongement de la voie ferrée de Bonfol jusqu'à Pfetterhouse (puis Altkirch ou Dannemarie). Cette ligne fut ouverte à l'exploitation en 1910...(et fermée en 1970).

Le chemin de fer est donc arrivé tard dans le Jura (notamment en raison de l'absence d'un pouvoir de décision politique au niveau régional) et le réseau s'est seulement achevé avec le percement du tunnel de Moutier à Granges en 1915. Il permet à la voie française Anvers-Milan, via Belfort, Delle, **Porrentruy** Berne et le Lötschberg (1913) Simplon, d'être plus courte de 7 km que la voie allemande et de gagner aussi 16 km sur le trajet Paris-Milan !

Promue tête de pont helvétique de la puissante Compagnie de l'Est depuis 1871, Porrentruy se classe au 4^e rang des gares suisses pour le tonnage des marchandises en transit.

Cette rivalité entre la France et l'Allemagne était bien réelle si l'on sait que la France finança même seule le percement du tunnel Moutier-Granges, auquel les CFF faisaient nettement opposition (concurrence à la ligne du pied du Jura).

Hélas (pour le trafic ferroviaire passant par Porrentruy) la guerre de 1914-1918 devait porter un coup très dur à la nouvelle ligne du Lötschberg. L'Alsace-Lorraine, redevenue française, la France eût tout intérêt à emprunter les territoires reconquis et à utiliser ses voies jusqu'à Bâle.

Elle se préoccupa assez peu du développement de la nouvelle ligne et du passage par Delle.

Dès 1918, les Jurassiens veulent restaurer la porte de Delle dans sa fonction d'avant-guerre, son prolongement alpin par le Lötschberg contribuant à en augmenter les chances. Ils n'hésitent pas à entreprendre des démarches auprès des autorités françaises. Mais le Jura ne peut surmonter les conséquences désastreuses que provoque le retour de l'Alsace-Lorraine à la France. A une reprise partielle du trafic succède, dès 1928, une tendance à la baisse. La création de la SNCF en 1938, puis le deuxième conflit mondial, interrompent toute communication.

L'influence du chemin de fer s'est révélée multiple : il a notamment

- ⇒ Favorisé la croissance régionale, enrichi la civilisation matérielle + stimulé l'intégration du Jura bernois à l'économie suisse,
- ⇒ Attiré la population le long du couloir de circulation au détriment des villages isolés,
- ⇒ Contribué à freiner l'émigration par son réseau secondaire CJ,
- ⇒ Apporté des transports économiques et rapides, facilitant le passage du foyer à l'atelier et de l'atelier à l'usine,
- ⇒ Permis l'émergence de nouveaux métiers, de nouvelles activités et contribué à la transformation des mentalités + à un brassage de population.

Analyse critique

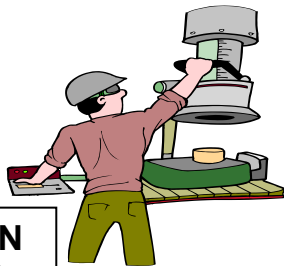
Les spécialistes en matière d'aménagement du territoire de l'Université de Berne sont arrivés à la conclusion suivante (voir l'Atlas) : " L'Ajoie s'est trouvée en partie à la frontière française, en partie à la frontière allemande. Or, en prévision d'éventuels conflits, chacune de ces deux puissances ne portait à sa zone frontière - une sorte de "no-mans-land" - qu'un intérêt militaire et nullement économique. C'est ainsi que Porrentruy fut indirectement affecté par la stérilité économique de la "Trouée de Belfort"...

Réflexion finale

Ainsi donc, même si l'Alsace était restée annexée à l'Allemagne, il n'est pas certain que la ligne Belfort-Delle-Porrentruy aurait connu un plus heureux développement après la première guerre mondiale.

Anecdotes

- ☺ Une guerre commerciale a opposé la Suisse à la France de 1893 à 1895. Alors que des accords douaniers sont passés avec tous nos voisins, la France (Chambre des députés) refuse d'y souscrire. Ceci a pour effet dès le 1.1.1893 de voir les droits de douanes sur les importations françaises considérablement majorés. Un accord sera finalement conclu en 1895 !
- ☺ En 1891 (puis en 1897), un décret fut adopté: il prévoyait les lignes Porrentruy-Damvant...et d'autres comme Saignelégier-Goumois !



LA REVOLUTION INDUSTRIELLE

Contrairement aux espoirs des promoteurs, les chemins de fer jurassiens sont impuissants à enrayer le déclin des anciennes forges : la plupart éteignent leurs feux avant même l'ouverture du réseau.

En fait, ils accélèrent le processus de transformation et de concentration de l'industrie sidérurgique sous l'égide de la Société Louis de Roll. Le train sert également de support à la révolution industrielle dans l'horlogerie, qui s'impose alors comme l'industrie motrice de l'économie jurassienne.

Personnes actives dans l'horlogerie

Districts	1860 ¹	1888	1910
Delémont	451	537	726
Porrentruy	1'534	3'290	2'311
Fr.-Montagnes	1'287	1'540	1'400
Total Canton JU	3'272	5'367	4'437

¹ En 1860: horlogerie, métaux et métallurgie. En 1873 une estimation préfectorale fait état de 2500 personnes. C'est dans le district de Courtelary (avec en particulier la ville de St-Imier) qui ne compte pas moins de 6'084 personnes en 1888, que l'horlogerie est la plus développée.

Et dans le Jura, c'est d'abord pour répondre aux besoins de l'horlogerie que se créent des usines spécialisées dans la fabrication des machines-outils. Si c'est à partir de 1830 que l'horlogerie jurassienne connaît un grand

essor, l'année **1876** est considérée comme la date symbolique du début de la révolution industrielle dans la production de la montre, soit la mécanisation de la production et la concentration dans les fabriques. Plus tardive qu'aux Franches-Montagnes, l'implantation de la production de la montre dans le district de Porrentruy s'est opérée semble-t-il de manière moins dispersée.

En plus du chemin de fer, il faut mentionner aussi l'arrivée de la machine à vapeur (elle fut tardive dès 1830-1840, car les cours d'eau ont longtemps actionné roues et turbines), le moteur à explosion (dès 1880), l'énergie électrique (dès 1890-1900). Toutes ces inventions vont donner au pays une impulsion nouvelle et accélérer les procédés de fabrication.

Le chemin de fer permet la survie et la modernisation de la métallurgie jurassienne, grâce à l'arrivée du coke et du minerai en provenance de l'étranger. Mais il favorise aussi la mise en œuvre du bois (scierie à la rue de Lorette à Porrentruy, en bordure des voies). L'horlogerie occupe toujours de nombreux travailleurs, à l'atelier et à l'usine, mais également à domicile. Entre 1860 et 1910, la vie économique jurassienne est avant tout marquée par la révolution industrielle dans l'horlogerie.

Très axée sur l'horlogerie, l'économie est aussi fragile et des crises périodiques (de 1884-1887, 1891-1895, 1902- 1903, 1908-1909) frappent durement le monde ouvrier.

Au début ce sont des petites unités de quelques personnes qui voient le jour, comme des ateliers de gravure. Puis l'industrie des pierres fines, des cadrans, des ressorts et des secrets.

Les débuts de l'activité de la succursale de Porrentruy de la Banque cantonale de Berne (ouverture le 1.01.1868) ne furent pas particulièrement heureux. L'industrie horlogère traversait alors une terrible crise. Il s'ensuivit des pertes qui s'élevèrent de 1877 à 1881, à plus de Fr 600'000.-, somme considérable pour l'époque.

Les crises cycliques renforcent la tendance à la mécanisation et, par conséquent, à la concentration de la production dans les fabriques. Si en 1870 les 75 % des horlogers

travaillaient à domicile, à la fin du siècle la tendance s'est inversée et c'est l'usine qui l'emporte sur l'atelier domestique.

Nouvelles industries et commerces
(liste non-exhaustive)
à Porrentruy en :

- 1848** Les Fils de Paul Jobin, montres Flora
1864 Montres P.W.C., C. Jacquat
...
1872 Manufacture de montres Bulla, Emile Juillard SA; l'atelier de terminage est transformé en comptoir d'horlogerie; reçoit la médaille d'Or en 1902 lors de l'exposition à Porrentruy (lire ci-dessous)
1873 Manufacture Dubail, Monnin, Frossard et Cie, la première en Suisse à posséder un calibre déposé.
Fondation de la Société horlogère de Porrentruy Phenix Watch Co SA
1882 Naissance de l'Ecole d'horlogerie.
Fondation de la manufacture d'horlogerie Perfecta qui sera ensuite remplacée par Hélios
1887 Ouverture d'un Bureau des contrôles (des métaux précieux)
1888 Fondation de Louis Lang SA, atelier pour la fabrication de cuvettes de boîtes de montres; en 1898 construction d'une usine au Pré-Tavannes: fabrication de boîtes en argent, puis en métal et en plaqué or laminé.
1889 Ouverture de la Banque populaire suisse qui fit ériger le bâtiment à la rue du Temple
1896 Manufacture de chaussures Minerva
1890-1896 Fabrique Spira/Aspor/Ajotex (rte de Coeuve) qui fut d'abord une usine de chaussures puis se convertit dans la bonneterie
1900 Fabrique de boîtes de montre en argent Arthur Prétat et fils
1901 Commerce de bois et charbon Von Dach frères
1906 Spira SA (rte de Courgenay) bonneterie ; au début bas et chaussettes, puis sous-vêtements; eût un grand développement entre 1912 et 1918

C'est aussi à cette époque que s'ouvre la scierie Baumgartner (act. Güdel) à la rue de Lorette, avec accès au rail.

Lors de l'exposition agricole et industrielle qui se tient à Porrentruy en 1902, dix fabricants d'horlogerie bruntrutains figurent parmi les exposants, en plus de l'Ecole d'horlogerie.

Dans le Jura bernois, en 1892, on dénombre 107 entreprises horlogères soumises à la loi sur les fabriques. Seulement trois d'entre elles emploient cependant plus de 300 ouvriers, tandis que les trois quarts ne réunissent qu'entre 11 et 50 horlogers, monteurs de boîtes et faiseurs de cadrans.

Si en 1860 déjà, plus de la moitié de la main-d'œuvre du Jura est occupée dans l'industrie, le glissement de la population active du secteur primaire (agriculture) vers le secteur secondaire (industrie) et tertiaire (services) s'est poursuivi. En 1910, la main-d'œuvre se répartit comme suit entre les trois secteurs dans le district de Porrentruy: primaire 33 %, secondaire 46 % et tertiaire 21 %. Jusqu'en 1914, la révolution industrielle va provoquer la disparition graduelle du paysan-horloger.

Recensement des personnes actives dans le district de Porrentruy

Branches d'activité	1900		1910	
			District	Ville
Métallurgie, mach. Outil	3'802	2'664	691	
- dont horlogerie et outils d'horl.	3'614	2'311		
Industr. du bâtiment +ameublement	1'063	795	211	
Fabrication de chaussures	378	315		
Tricotage et bonneterie	115	331		
Alimentation et boissons	407	374	93	
Banques	49	40		
Assurances	5	5		
Arts polygraphiques	43	51		
Exploitation + entret.voies ferrées	165	229		
Postes, télégraphes	90	125		
Administration publique	116	180		
Enseignement	169	210		
Actifs	11'922	11'833	2'735	
Pop totale	26'578	25'611	6'591	
Actifs en % du total	44.86	46.20	41.50	

Les actifs de la ville de Porrentruy représentent les 25,7 % du district en 1910. En 1920, 12'033 actifs sur 25'324 habitants, soit le 47,52 %

Dans son sillage, l'industrialisation entraîne le développement des banques, des assurances, des postes, télégraphes et téléphones et renforce le secteur des services. Durant le 19^e siècle, Porrentruy est devenu la ville d'étude du Jura et une dizaine d'écoles différentes donnent à la ville un atout appréciable. S'y ajouteront également des brasseries, moulins, tuilerie et cinq imprimeries.

La révolution industrielle en chiffres (JB+Bienne)

Années	1888	1895	1901	1911
Fabriques	112	247	337	436
Ouvriers	7'184	10'122	14'035	18'415
Force motrice en CV (moyenne par fabrique)	29	26	38	54

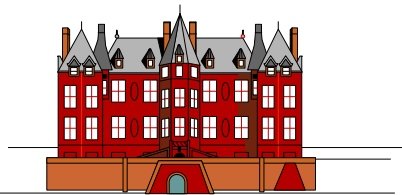
Source: stat. Suisse des fabriques de ces années

Avec la construction des ateliers et des usines, c'est aussi le secteur du bâtiment qui se renforce.

Comme le montre et le décrit le plan du développement industriel de Porrentruy (Atlas...), cette évolution n'a rien de spectaculaire, car seules les grandes unités ont été représentées sur la carte. Il n'est presque rien signalé entre 1870 et 1889, tandis que 5 implantations (dont la Minerva, la Phenix, Juillard, Baumgartner et Spira) entre 1890 et 1909, en plus de l'usine à gaz. Hélios arrivera entre 1910-1929. Les aménagistes diront que " la croissance de Porrentruy, toute sporadique, n'a rien de systématique. D'après ses origines, Porrentruy n'est pas une ville industrielle et l'on constate que, jusqu'aux temps les plus récents, elle n'a pas connu de développement industriel important".



Si l'industrialisation a pris de nombreux bras à l'agriculture, signalons encore que la généralisation des fourrages artificiels et les possibilités de commercialisation qu'offre le chemin de fer favorisent et stimulent la croissance du cheptel bovin. De 40'629 unités en 1876, il passe à 52'332 têtes en 1911. Le Jura se signale comme la région qui, relativement à sa production, exporte le plus de lait frais. Grâce aux dessertes ferroviaires, il ravitaille les villes de Bâle et de La Chaux-de-Fonds.



LE DEVELOPPEMENT URBAIN

L'industrie naissante exerce un attrait à double effet démographique : d'une part elle entraîne des déplacements de population et, d'autre part, elle sédentarise les masses errantes et vagabondes. Car ces dernières composent une fraction non négligeable de la population, en période de difficultés économiques surtout. Entre 1878 et 1923, 1'369 ajoulots émigrent vers les pays d'outre-mer, en particuliers vers les Etats-

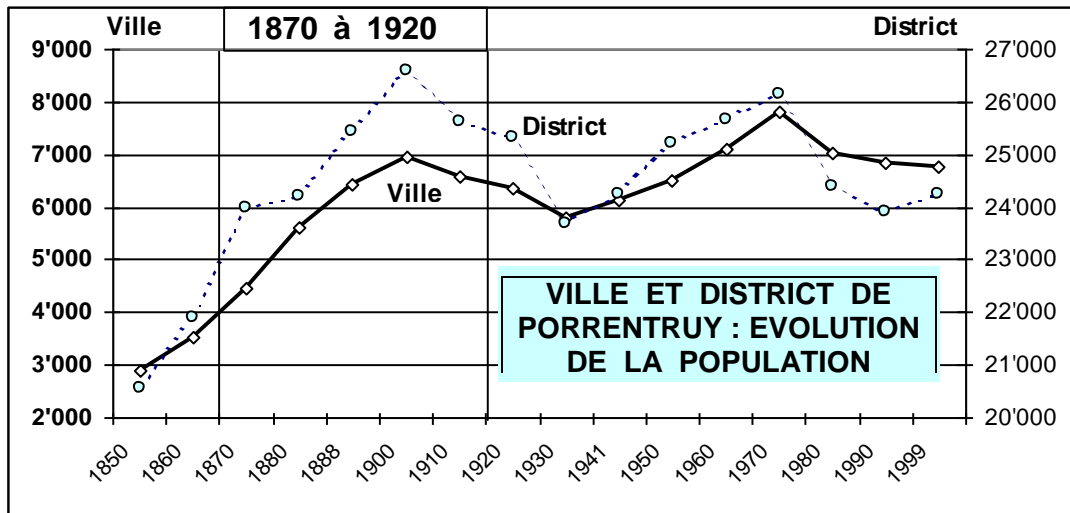
Unis, le Canada et surtout l'Argentine (60 %), pour des motifs les plus divers (contexte économique difficile, encouragement des bourgeoisies et des communes ou simple esprit d'aventure).

Installées très souvent dans de gros bourgs, donc en dehors des grands centres urbains, les fabriques attirent une foule de travailleurs qui viennent perturber la hiérarchie villageoise dominée par les paysans et les notables locaux. L'urbanisation de nos campagnes commence avec l'industrialisation, car elle a concentré dans les zones urbaines une part importante des activités.

D'une manière générale, dans le Jura, les communes qui atteignent les taux d'accroissement les plus élevés sont situées le long des lignes ferroviaires. En Ajoie, ceci se vérifie particulièrement pour Boncourt, Porrentruy, Courgenay et St-Ursanne. Ces deux dernières localités, en plus de Courtemaîche, étaient des stations sur la ligne Delle-Porrentruy-Glovelier..

L'amélioration des voies terrestres (Porrentruy était située au carrefour des routes internationales Besançon-Bâle et Paris-Belfort-Berne) et surtout l'arrivée du chemin de fer ont totalement modifié les rapports des populations à l'espace. En effet, l'écoulement des productions agricoles, mais aussi industrielles ne se limitent plus à un territoire bien défini, mais se fait à l'échelle nationale, voire internationale. A tous les niveaux, les échanges ne cessent de s'intensifier.

L'industrialisation, tout comme les progrès de la médecine et de l'hygiène (=baisse de la mortalité, donc solde naturel plus important) ont apporté une forte croissance de la population. Si la ville de Porrentruy n'a cessé de gagner de nouveaux habitants depuis 1850 déjà, sa population, comme celle du district (le plus peuplé jusqu'à la deuxième guerre mondiale), diminue dès 1900 et ceci jusqu'en 1930, comme l'illustre le graphique de la page suivante.



Pour loger les nouveaux venus dans la cité, il faut construire de nouveaux immeubles. En 1871, la ville s'est dotée d'un *Règlement d'exécution du plan d'alignement et de nivellement de la ville de Porrentruy*. En plus de l'obligation du permis et de l'alignement (gestion de l'espace bâti), une commission dite d'alignement est créée.

Malgré tous ces nouveaux quartiers, **la ville ancienne reste toutefois le centre de Porrentruy.**

Nouvelles rues et nouveaux quartiers

1873 Destruction de la boucherie sur le rempart-est pour permettre le passage du bas de la ville vers la gare, à travers la future Avenue Cuenin, et la jonction avec l'Allée des Soupirs.

Plusieurs cités ouvrières sont construites :

- 1885** La Prévoyance (act. La Colombière)
- 1182-** La Cité, à la route d'Alle et les maisons
- 1894** Fontana à la route de Fontenais, puis le quartier Auguste Cuenin, où rues et maisons sont alignées.
- 1889** La rue Xavier Stockmar est ouverte face à la gare, avec la canalisation de l'Allaine et la construction d'un pont.

Le domaine bâti se développe énormément de 1880 à 1910 et la ville s'ouvre et sort de ses murailles. C'est principalement à l'est qu'apparaissent les nouveaux quartiers, dans la direction de la gare. La construction de la gare est achevée en 1872 et l'Hôtel International (l'Inter) est prêt à accueillir les voyageurs dès 1900.

Les bains publics sont construits en 1905 à la route de Courgenay. Ils illustrent les préoccupations d'hygiène et de propreté de l'époque.

Sources :

Atlas de l'aménagement du territoire, Uni Berne 1973 - Des Travaux et des Hommes, Panorama du Pays Jurassien, SJE - Nouvelle histoire du Jura, SJE - Des Chemins de fer à la Transjurane, le développement urbain de Porrentruy, Dominique Prongué - Documents pour l'Histoire du Jura, Département de l'éducation et des affaires sociales de la RCJU - Nouvelle Histoire de la Suisse et des Suisses, tomes II et III, Payot - Histoire du Jura bernois, Ancien Evêché de Bâle - Les rues de Porrentruy, Pierre Henry - Condor, Alain Cortat - Encyclopedia Universalis France - Le Livre Blanc de l'Adep - L'Histoire du syndicalisme de la vallée de Delémont, François Kohler - La Saga ferroviaire de la Suisse, AS Verlag - Piquevez SA et Ruedin SA, J.-D. Kleisl - 100 ans des Chemins de fer du Jura, J. von Kaenel - Histoire populaire du Jura bernois, 2^e édition complétée par Bernard Prongué - Histoire économique de la Suisse, J.-F. Bergier - La Suisse, de la formation des Alpes à la quête du futur, Ed. Ex Libris - Histoire de la Suisse, Ed. Fragnière - La Banque cantonale de Berne, Porrentruy, 1868-1968 - ADIJ, 1925-1975, Bernard Prongué - Rapport sur l'exposition agricole et industrielle de Porrentruy en 1902, Virgile Chavannes - Industrie et commerce du Jura bernois, R. Steiner, ADIJ - - Aperçu de l'émigration Outre-Mer, ASPRUJ, M.-A. Lovis - L'horlogerie jurassienne au milieu du 19^e s., ASPRUJ, Fr. Kohler - L'importance du tronçon Bâle-Delémont-Bienne-Berne, ADIJ - Dictionnaires Larousse et Robert.

Philippe Kauffmann
Porrentruy, le 31 janvier 2001