

100 ans du tunnel Moutier-Granges par Claude Monnerat

(21 avril 2016)



Le tunnel Moutier – Granges : un ouvrage stratégique pour la France, une expérience humaine extraordinaire pour la région

101 ans après la mise en service de ce tunnel, presque personne parmi nous n'était conscient du fait que sa construction avait été massivement financée par la France et que cette traversée à basse altitude de la chaîne du Jura en prolongation de la ligne de chemin de fer Paris-Belfort-Delle-Porrentruy représentait un maillon stratégique du transport des marchandises entre la France et l'Italie par les tunnels du Lötschberg et du Simplon. En effet, suite à la guerre de 1870, la France avait perdu l'Alsace et la Lorraine si bien que l'accès ferroviaire à la ligne du Gothard passait par le territoire allemand, ses chicaneries et ses taxes, entre St-Dié et Bâle. Alors que le trafic de passagers utilisait la ligne Paris-Besançon-Dole-Vallorbe-Lausanne-Simplon, cette même ligne était inadaptée au trafic de marchandises lourdes en raison des fortes pentes et hautes altitudes. L'axe par Belfort et le Lötschberg était lui plus court et moins pentu, donc plus rapide et plus économique. C'est donc sous forte pression et grâce au financement français que, sans vraiment avoir pu s'exprimer sur le fond, les deux petites communes préindustrielles de Moutier et de Granges, suite à l'accord franco-suisse de 1909, furent confrontées à la mise en place de gigantesques chantiers et à la venue sur leur sol de 800 à 1400 ouvriers presque tous Italiens, et souvent de leurs familles. Deux quartiers de baraques en bois, nommés ironiquement Tripoli par allusion à la conquête alors récente de la Tripolitaine par l'Italie, poussèrent hors de terre comme des champignons, intégrant les structures industrielles et les habitations précaires de ces forçats de l'ère industrielle qui dans des conditions de travail extrêmement difficiles, surtout en raison des importantes infiltrations d'eau sous les montagnes du Graiter y et de Granges, creusèrent entre 1911 et 1915 les 10 km de galerie. À Moutier furent ouverts une carrière dans le petit vallon de la Foule, une école italophone dont les enseignants étaient recrutés au Tessin, une vingtaine d'estaminets, pensions, cabarets où la rudesse du travail était compensée par l'italianita culinaire et musicale. L'ouvrier-mineur gagne 5 à 8 francs par jour, 4 à 5 fois plus que les ouvriers ordinaires de cette époque où un kilo de pain coûtait déjà environ 1 franc. Le chantier coûta la vie à 12 ouvriers et provoqua de graves accidents chez près de 600 autres. Il y eut des grèves et leur répression par l'armée du côté soleurois, par la police du côté bernois. Il y eut des naissances et des baptêmes, des fêtes et des réactions de xénophobie, le tarissement des sources d'eau de Granges, des familles italiennes qui depuis lors ont pris racine dans la région prévôtoise ou à Granges. La première guerre mondiale, peu d'années après l'ouverture du tunnel, va à nouveau changer la situation et faire perdre rapidement à l'ouvrage sa valeur stratégique internationale. Pour Moutier, le tunnel reste une importante fenêtre sur le plateau et une infrastructure vitale pour l'activité industrielle qui y fleurit depuis 100 ans.

Claude Monnerat, un Prévôtois passionné, fin et sensible observateur de la vie sociale et économique de sa commune, nous a fait découvrir ces aspects de l'histoire régionale, géographiquement si proche, mais aussi si mal connus. Merci pour cette heure de bonheur et d'enrichissement.

Jean-Pierre Barras