

Par

Jean-Louis Rais

## Le Pont de la Maltière



Vue de la ville de Delémont, en 1780, par le peintre Perignon et le graveur Née.  
Au premier plan, le Pont de la Maltière et, plus à gauche, l'ancienne léproserie ou maladière

Site emblématique de Delémont, le Pont de la Maltière a connu la faveur des gravures et des cartes postales. La légende raconte que le constructeur du pont douta de sa solidité. Avant même l'inauguration, il s'enfuit sans laisser d'adresse, et sans se faire payer. Et pendant plus de 500 ans, le pont a résisté à ses défauts de construction, aux outrages du temps, à la haine des modernistes et aux pics des démolisseurs. Il est toujours là, petit morceau de vieille ville égaré au centre de la jeune capitale.



Histoire



Élégant dos-d'âne enjambant la Sorne, le pont daterait du XV<sup>e</sup> siècle. « Au Pont 1637 », peut-on lire sur un immeuble voisin. En fait, en 1637, le pont a été « raccommo­dé, les pierres cramponnées avec du fer pour être tant plus fermes ».

En des siècles d'obscurantisme, les lépreux étaient éloignés du monde, rejetés de la ville, par-delà la Sorne, au-delà du pont, en pleine cam­brousse. La léproserie, dite maladière ou maltière, était proche du pont. L'origine de la dénomination du pont est évidente. Les historiens Quiquerez et Daucourt évoquent de lugubres processions. Les malades de la lèpre avaient été convoqués à l'église, où on leur avait remis une robe sans couleur, où on avait célébré sur eux l'office des morts. Après quoi, processionnellement, franchissant le Pont de la Maltière, on les accompagnait hors de la vie.

### **La transjurane passait ici**

Vers 1750, que ce soit de la Vallée, de Rossemaison, de Courrendlin, du Val Terbi, il était encore impos­ible d'accéder au vieux Delémont, enserré dans ses remparts, sans franchir le Pont de la Maltière. Les routes d'aujourd'hui n'existaient pas. On venait de Courtételle, comme de Rossemaison, par la route de la Communance. On venait de Courrendlin par la rue du Voirnet et la rue des Texerans. On venait de Courroux par la route de Moutier et le quai de la Sorne. Tous les chemins menaient au pont et, sans qu'on leur en laisse le choix, les villageois devaient le franchir.

Vers 1750, la transjurane s'appelait la Route de Bâle à Bienne. Et pour se rendre de Bâle à Bienne, ou de Bienne à Bâle, le voyageur, à pied, à cheval ou en diligence, passait encore obligatoirement par le Pont de la Maltière et la vieille ville de Delémont. Venant de Moutier, il sautait le dos-d'âne, suivait la rue de la Maltière, gravissait le Cras, et par la Porte des Moulins accédait à la cité. S'il voulait conti­nuer vers Bâle, il ressortait par la Porte au Loup et s'en allait par l'actuelle rue du Temple. S'il vou­lait gagner l'Ajoie ou la capitale des princes-évêques, il empruntait la Porte de Porrentruy.

### **Delémontains mécontents**

C'est précisément vers 1750 que le Pont de la Maltière commença à perdre de son importance. Il était venu à l'idée de l'évêque Joseph Guillaume Rinck de Baldenstein et à son conseiller et ingé­nieur des routes François Decker de faire gagner un quart d'heure aux usagers de la transjurane.

On allait tracer, depuis Courrendlin et jusqu'à la Scierie de Delémont, une voie parfaitement droite, et à côté de la Scierie on allait jeter un pont sur la Sorne, de sorte que le touriste pressé pourrait se rendre de Bienne à Bâle sans voir le dos-d'âne, et sans s'arrêter à Delémont. Le vieux pont ne protesta pas. Mais bien les Delémontains : « Les nou­velles routes peuvent bien favoriser les voyageurs, mais il faudrait qu'elles servent d'abord les inté­rêts des gens du pays, qui en supportent les fatigues et les frais. Il est utile aux habitants d'une ville, à cause du négoce, de voir passer les grands che­mins par-dessous leurs murailles. Il n'est pas moins avantageux pour chaque charretier et voyageur de trouver, sans quitter la grande route, une ville enceinte de murailles, un endroit sûr, où ils puissent séjourner et entreposer leurs marchandises, jouir des logements et rafraîchissements nécessaires. Un modique détour d'un petit quart d'heure, ce n'est rien. On ne s'en aperçoit pas, puisque ça a tou­jours existé. » L'ingénieur Decker répondit : « La ligne droite occupe moins de terrain que la ligne courbe. » Et il acheva les travaux.

### **Nouvel intervenant : le chemin de fer**

Vers 1750, au sud du Pont de la Maltière, il y avait des champs. En 1875, on y construisit la gare. Le quartier de la gare s'étendit comme les eaux d'une inondation. Seul le vieux dos-d'âne pourrait faire son office, entre le chemin de fer et la ville, pour les voyageurs et les habitants des nouveaux quar­tiers. Le Conseil municipal—plus conservateur tu meurs—pense qu'une « correction pure et simple » du vieux pont suffira. Mais l'Assemblée commu­nale vote en faveur d'un nouveau. On ne traîne pas au XIX<sup>e</sup> siècle : en 1877, un pont moderne franchit la Sorne, juste en face de la station de chemin de fer, s'ouvrant sur une nouvelle voie bien droite, l'avenue de la Gare.

Le vieux ne meurt pas. Le trajet Moulins-Maltière-Sorne, par le pont, continue d'être route de Courrendlin, route de Bienne, route de Berne. C'est encore une route cantonale, qui ne sera déclassée qu'en 1892 pour devenir communale.

### **La vocation de l'aviateur**

Vers 1910, un gamin, lançant son vélo à toute vitesse, faisant un bond au sommet du dos-d'âne, éprouve pour la première fois l'ivresse du vol, Alfred Comte, le fameux aviateur de la première guerre mondiale. Des garnements l'imitent,



Le Pont de la Maltière aujourd'hui, toujours debout dans un cadre charmant. Photographie : © Jacques Bélat

prenant le maximum d'élan. La circulation automobile se fait plus dense. La vue est bien masquée à ceux qui, d'un côté et de l'autre, s'aventurent sur la pente. Les piétons sont mis en danger. Les accidents sont fréquents. En 1922, le Gouvernement bernois interdit toute circulation des véhicules automobiles et des bicyclettes sur le Pont de la Maltière. Amende de 1 à 500 francs.

#### **Pont condamné, avec sursis**

En 1931, la Commune est en possession de quatre projets élaborés par l'ingénieur Irmin Lévy. L'un d'eux est favorable à la disparition de la vieille arche et à son remplacement par un pont en béton armé. Une pétition portant 307 signatures demande la démolition du Pont de la Maltière. La décision appartient à l'Assemblée communale du 12 mars. Un conseiller déclare : « Ce pont ne peut en aucune manière être considéré comme un monument historique, il est au contraire une entrave à la circulation publique. » Un citoyen : « Le pont ne cadre plus dans le caractère du vieux Delémont. Il est perdu au centre de constructions modernes. » L'archiviste : « Conservons le peu que nous avons encore pour l'attraction des touristes et des étrangers. » La démolition est acceptée par 245 voix contre 108. Seulement voilà, ça coûte 38'000 francs. C'est la crise et la Commune est pauvre.

L'Assemblée refuse le crédit de démolition par 175 voix contre 41. Le secrétaire écrit : « C'est donc un condamné à mort avec sursis. »

Pendant la guerre, faute d'essence, la circulation automobile est fort restreinte. Vers 1940, un beau troupeau de vaches se déplace, à l'aller le matin, au retour le soir, de la ferme de la Blancherie aux prairies de Blanche-Pierre, par le pont. Un gamin comme moi profite du dos-d'âne pour luger. Il exprime ses premières indignations contre le monde politique quand la voirie vient épandre du gravier sur la pente, pour sauver les vieillards de la glissade !

La polémique renaît en 1953, avec des idées nouvelles : démonter le pont et le reconstruire à un autre endroit, conserver le pont mais recouvrir la Sorne d'une dalle de béton jusqu'au café du Transit pour le parcage des voitures, installer un feu rouge, construire un nouveau pont entre le bas de la rue des Moulins et la rue des Texerans.

Les deux derniers projets se réaliseront. En 1959 des feux sont installés pour une circulation alternative : le seul feu rouge du canton ! En 2002 le Pont Neuf remplace le pont vieux. Le dos-d'âne a pris sa retraite. Classé monument historique, il est à l'abri de tout. Réservé aux piétons, il sert souvent de décor à de sympathiques fêtes populaires.