

Zeitschrift:	Actes de la Société jurassienne d'émulation
Herausgeber:	Société jurassienne d'émulation
Band:	76 (1973)
Rubrik:	Le centenaire des chemins de fer jurassiens : les Jurassiens et le problème des transports hier et aujourd'hui : 3e colloque du Cercle d'études historiques de la Société jurassienne d'émulation

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

*3^e colloque du Cercle d'études historiques
de la Société jurassienne d'Emulation
sous la présidence de Marcel Rérat*

LE CENTENAIRE
DES CHEMINS DE FER
JURA^SSIENS

*Les Jurassiens et le problème des transports
hier et aujourd'hui*

LE CENTENAIRE DES CHEMINS DE FER JURASSIENS

Préparation du colloque :

François Kohler
Bernard Prongué
Marcel Rérat
André Richon

Exposés :

André Denis
Marcel Rérat
Pierre Philippe
Jean Eckert

Ont en outre pris part à la discussion :

Georges Möckli
Etienne Philippe
Pierre Philippe
Paul Perrin
Jacques Stadelmann
Jean-Claude Crevoisier
Charles-Henri Tièche
Francis Erard
Victor Erard
André Bandelier
Rémy Marchand

Tenu à Delémont, le 24 février 1973, le colloque a été suivi par une centaine de personnes. On notait la présence de représentants des associations jurassiennes, de personnalités appartenant au monde politique et universitaire. La municipalité et la bourgeoisie de Delémont étaient associées à la manifestation.

TABLE DES MATIÈRES

Introduction, par <i>François Kohler</i>	121
I. EXPOSÉS	
Transports et régions, par <i>André Denis</i>	123
Le décret du 26 février 1873 et sa portée, par <i>Marcel Rérat</i>	131
Les chemins de fer dans le Jura, par <i>Pierre Philippe</i>	142
La Transjurane, par <i>Jean Eckert</i>	149
II. DISCUSSION GÉNÉRALE, dirigée et résumée par <i>Marcel Rérat</i>	159
III. NOTE FINALE, par <i>Marcel Rérat</i>	
A. Les « Leçons de l'histoire »	169
B. De la réflexion à l'action	174
C. La route, facteur de l'unité jurassienne	178
IV. DOCUMENTS ANNEXES	
A. Chronologie des lignes concessionnées, par <i>Marcel Rérat</i>	180
B. Repères chronologiques - Chemins de fer dans le Jura, par <i>Pierre Philippe</i>	180
C. Genèse de la Transjurane, par <i>Jean Eckert</i>	182
D. Répertoire chronologique des principales démarches en faveur de la Transjurane (du 26 février au 6 juillet 1973), par <i>Marcel Rérat</i>	184
E. Orientations bibliographiques, par <i>Marcel Rérat</i>	190

Introduction

par François Kohler

Mesdames, Mesdemoiselles, Messieurs,

C'est un agréable devoir pour moi, Delémontain, de vous accueillir au nom du Cercle d'études historiques de la Société jurassienne d'Emulation et d'ouvrir le colloque rappelant le centième anniversaire des chemins de fer du Jura. Un siècle après, nous sommes réunis dans la ville qui, de par sa position géographique, joua un rôle important dans la concrétisation de l'idée du réseau complet. N'est-il pas significatif que le premier comité d'organisation pour les chemins de fer jurassiens était formé par des Delémontains ? En effet, aux côtés du président Xavier Stockmar, on trouvait l'avocat Edouard Carlin, le colonel Buchwalder, le préfet Desbœufs, Berbier, négociant, Fromaigeat, banquier, Quiquerrez, ingénieur des mines, Hennet, ingénieur du cadastre, ainsi que Nicolas Kaiser, le directeur de la fonderie.

Je crois nécessaire, afin de dissiper tout malentendu, d'expliquer la démarche suivie et les objectifs visés par le C. E. H. en consacrant son troisième colloque à un thème d'une actualité si brûlante. Pourquoi des historiens, sous prétexte que les chemins de fer du Jura fêtent leur centenaire, osent-ils aborder le problème des transports jurassiens d'hier et d'aujourd'hui à l'heure où la question rebondit, suscite la controverse, voire la polémique ? Les historiens, s'ils se prétendent objectifs, ne doivent-ils pas justement éviter les questions controversées et attendre sageusement que la poussière se soit accumulée sur les dossiers aux archives ? Le choix du thème de ce jour ne signifie-t-il pas que le C. E. H. veut se substituer aux grandes associations jurassiennes ?

A ces questions, le C. E. H. répond par cette citation empruntée au fondateur de l'école historique française actuelle, Lucien Febvre :

« L'Erudition pour l'Erudition jamais. L'Histoire au service des partis et des opinions partisanes jamais. Mais l'histoire posant des problèmes au passé, en fonction des besoins présents de l'Humanité : cela oui. Voilà notre doctrine. Voilà notre histoire. »

La confrontation entre le passé et le présent, lorsqu'elle n'est pas confondue avec la déification du présent à l'aide du passé, constitue une démarche aussi enrichissante pour l'historien que pour le profane. La connaissance des problèmes actuels permet au premier de nourrir sa problématique, de formuler de nouvelles hypothèses, sans lesquelles il n'y a pas de recherches scientifiques. Au second, l'histoire apporte une réponse

à des questions qu'il se pose nécessairement. Elle explique des situations compliquées, au milieu desquelles il se débattra moins aveuglément, s'il en sait l'origine. Elle rappelle des solutions qui furent celles du passé — et donc qui ne sauraient être, en aucun cas, celles du présent.

Pas plus qu'ils ne peuvent faire abstraction du présent, les historiens ne peuvent négliger les apports des autres sciences humaines. Le choix des orateurs du jour témoigne de cette ouverture nécessaire : un géographe, un historien, un ingénieur des ponts et chaussées et un représentant du personnel des chemins de fer.

M. André Denis ouvrira les feux en nous rappelant — ou en nous apportant — les coordonnées économiques et géographiques du problème des transports : rôle de ceux-ci dans l'économie, notion de rentabilité et de coût marginal ; contraintes de la géographie jurassienne : attitude, climat, démographie, position du Jura par rapport aux pôles de croissance.

L'exposé de Marcel Rérat s'articulera autour de trois dates majeures dans l'histoire ferroviaire du Jura : 1867 - 1873 - 1877. La genèse des décrets du Grand Conseil, les réticences gouvernementales, le danger séparatiste et annexionniste, l'annexion de l'Alsace-Lorraine et le percement du Gothard, le financement et la construction des Chemins de fer jurassiens, voilà cités en vrac quelques-uns des aspects que Marcel Rérat évoquera tout à l'heure.

Après la pause de midi, deux communications plus brèves aborderont les problèmes actuels. M. Pierre Philippe nous présentera l'évolution récente et les possibilités de développement de deux grands axes ferroviaires empruntant le territoire de l'ancien Evêché de Bâle : la ligne Paris - Delle - Berne - Lötschberg - Simplon et le tronçon Bâle - Delémont - Biel - Berne comme voie d'accès au Lötschberg. Enfin — *last but not least* — M. Jean Eckert traitera du problème des routes jurassiennes ; il évoquera en particulier la question du raccordement du Jura aux réseaux autoroutiers helvétique et français. Il défendra, on s'en doute, le projet de la Transjurane.

La discussion qui s'ouvrira immédiatement après l'intervention de M. Eckert sera présidée par Marcel Rérat, sans lequel ce colloque n'aurait pas pu avoir lieu. Préparant une thèse de doctorat sur la construction des chemins de fer et la révolution industrielle dans le Jura, il a su, en outre, trouver les personnes compétentes qui assurent d'ores et déjà à ce troisième colloque du C. E. H. la qualité des deux précédents. Le Bureau du C. E. H. tient à remercier publiquement Marcel Rérat qui, en prenant la responsabilité scientifique de ce colloque, a déchargé notre groupe d'une grande tâche. Il remercie également MM. Denis, Eckert et Philippe de leur collaboration et souhaite qu'ils trouveront auprès des historiens amitié et compréhension.

I. Exposés

TRANSPORTS ET RÉGIONS

par André Denis

Cet exposé, consacré aux relations entre les transports et la réalité régionale, s'articule en trois phases : tout d'abord une analyse sommaire de l'évolution de la répartition régionale de la population, puis une approche des contraintes des transports dans le Jura, enfin quelques considérations prospectives, faute d'une expression meilleure. L'accent sera mis résolument sur l'aspect actuel du problème des transports dans le Jura plutôt que sur ses perspectives historiques, mais cela c'est un risque que le Cercle d'études historiques de l'Emulation doit assumer, puisqu'il a confié à un professeur de géographie le premier exposé du colloque de 1973.

* * *

L'examen d'une carte des densités humaines en Europe occidentale amène à deux constatations :

— La population se rassemble le long de couloirs d'activités, bien desservis en moyens de transport. Ces couloirs sont des vallées (axe rhénan, Basse-Seine, sillon rhodanien...), des couloirs naturels (Plateau suisse, littoral méditerranéen, bande de loess de l'Allemagne moyenne...) et ils constituent progressivement un réseau urbain continu, une véritable Euro-pole.

— Entre les mailles de ce réseau urbain, des régions entières sont faiblement peuplées, et même voient leur densité humaine décliner, à cause de la disparition des activités traditionnelles (repli de l'agriculture sur les régions les plus favorisées) et du départ des jeunes vers les villes. Ces régions sont devenues les réservoirs bientôt taris de main-d'œuvre qui alimentent les besoins croissants des couloirs urbains.

En fait, tout se passe maintenant comme si existaient deux seuils de densité humaine :

— Un seuil minimum, au-dessous duquel le maintien d'un réseau de transport efficace (qualité, fréquence, densité...) devient un fardeau financier intolérable pour la collectivité. Il en est de même pour les autres services publics : la santé, l'enseignement... Il s'agit d'un véritable

seuil d'anémie et dès qu'il est atteint (dans certaines parties du Massif central français par exemple), toutes les raisons sont réunies de fuir une telle région.

— Un seuil maximum, au-delà duquel c'est la congestion, peut-être déjà dépassé dans certaines régions urbaines. Le bruit, les pollutions, l'entassement, les déplacements quotidiens entre un lieu de travail et un domicile de plus en plus éloignés l'un de l'autre, deviennent intolérables. Mais l'abondance des offres d'emplois, la fascination de la ville font que de nouveaux habitants ne cessent d'affluer dans ces régions.

La carte des transports est à la fois la cause et la conséquence de cette évolution : en effet l'investissement en matière de transports est très généralement réalisé là où la nécessité est la plus urgente, c'est-à-dire dans les régions urbaines. Cette concentration géographique des investissements entraîne une accélération du processus d'entassement des hommes et des activités, tout en ne résolvant aucun problème, car un nouvel équipement, routier par exemple, en région urbaine est saturé dès son achèvement. En revanche, la qualité des transports se dégrade dans les régions à population déclinante qui ne tardent pas à frôler dangereusement le seuil d'anémie.

Cette évolution est acceptée et consacrée la plupart du temps par l'autorité et l'opinion publique :

— Il y a une nécessité politique de satisfaire les besoins des régions les plus peuplées, où résident le plus grand nombre de citoyens.

— Il faut, en période d'inflation, accorder la priorité aux investissements dits « rentables » à court terme. Il convient aussi d'arriver à la « vérité » des prix pour les services publics, ce qui peut conduire à des tentations redoutables : par exemple, celle de renoncer à la péréquation des tarifs des transports publics et d'attribuer à chaque tronçon de ligne un coefficient tel que l'usager acquitte le prix réel du transport ; une telle disposition incite les entreprises à s'implanter le long des axes bien desservis où le coût marginal du transport est faible et donc le coefficient peu élevé.

— Les nombreux instituts d'aménagement, trop souvent, extrapolent les tendances actuelles et créent un sentiment de fatalité. Ainsi, l'O. R. L. (institut de l'Ecole polytechnique de Zurich pour l'aménagement local, régional et national) dans une publication récente (*Vademecum de l'aménagement 1972/73*) prévoit pour l'Ajoie une régression de 2 % de sa population entre 1970 et 2000. Pourquoi un industriel viendrait-il s'installer dans une région aussi peu tentante, où il craindra des difficultés de recrutement de son personnel ? Dès lors, tant pis pour l'Ajoie, les Ajoulots partiront et la prédiction de l'O. R. L. se réalisera !

— L'opinion publique se résigne souvent et même, sous l'impulsion de propagandistes quelquefois candides et au nom de la protection de l'environnement, elle conteste parfois la mise en place de nouveaux

équipements et de nouvelles activités capables de retenir sur place une main-d'œuvre qui, sinon, sera condamnée à la fascination de la grande ville.

Le stade final et caricatural de cette évolution — il convient peut-être ici de prendre un exemple lointain — serait une Bretagne vide du lundi au vendredi soir et envahie, chaque fin de semaine, par des Parisiens excités à l'idée de se déguiser en Bretons ! Tout ceci créerait des mouvements pendulaires hebdomadaires à longue et moyenne distance, nouveau thème d'études pour des géographes ravis, tandis que les responsables des transports se lamentent devant cette nouvelle « pointe » encore plus coûteuse pour la collectivité que les désormais quotidiens embouteillages urbains.

* * *

Comment, dans cette sombre évolution, s'inscrit le Jura ?

La carte montre, tout d'abord, une périphérie urbaine dont chaque point fort sera une tentation centrifuge pour le Jura :

— au Nord-Ouest, une « nébuleuse » urbaine de plus de 240.000 habitants, qui s'étale de Belfort à Audincourt, Montbéliard et Sochaux. Cette nébuleuse se situe elle-même sur l'axe Nord-Sud de la C. E. E. particulièrement riche en moyens de communications :

— une voie ferrée électrifiée en 25 KV alternatif, bientôt parcourue par des turbotrains Lyon-Strasbourg ;

— une autoroute (A 36) en cours de construction, première grande autoroute française ne passant pas par Paris et reliant l'autoroute A 6 Paris-Lyon au réseau allemand d'autoroutes (Hafraba) ;

— un double oléoduc acheminant le pétrole brut de Fos et Lavera aux raffineries de Strasbourg et de Karlsruhe ;

— un faisceau de lignes électriques à très haute tension (380 KV) reliant les centrales rhénanes, bientôt nucléaires, à la région Rhône-Alpes ;

— un canal, pour l'instant vétuste, que l'on projette de transformer en une voie d'eau à grand gabarit qui admettra les automoteurs de 1350 T et les convois poussés plus lourds encore.

— Au Sud-Est, la rue urbaine qui s'étire au pied de la chaîne du Jura. Un point fort de cette rue est la région de Bièvre qui, avec ses quelque 80.000 habitants, exerce une très forte attraction sur la partie sud du Jura. Cette région connaît un très fort taux d'accroissement : le district de Nidau, par exemple, a vu sa population augmenter de 44,1 % entre 1960 et 1970.

— Au Nord, la « Regio Basiliensis », de près d'un million d'habitants, qui s'ordonne autour des deux pôles très dynamiques de Bâle et de Mulhouse.

— Au Sud, le complexe La Chaux-de-Fonds - Le Locle, qui rassemble plus de 60.000 habitants. C'est une région un peu inquiète qui, par des initiatives telles que Centre-Jura, essaie de conforter son avenir.

Quant au Jura proprement dit, son paysage n'est guère propice aux transports :

— Le relief est très cloisonné : de longues vallées synclinale d'orientation SO-NE, séparées par des monts ou des plateaux et reliées par des passages étroits, les gorges, où se faufilent cours d'eau, routes et voies ferrées. Ce ne sont pas tant les altitudes, relativement modestes, qui s'opposent aux déplacements que la continuité des lignes de relief et la rareté des points de passage. Il faut, si l'on veut vaincre ce relief, des investissements importants, le percement de tunnels par exemple.

— Le climat aggrave encore, par sa rigueur hivernale, les obstacles dus au relief : un climat rude, marqué par l'altitude et l'exposition à l'ouest, face aux masses d'air d'origine maritime, 135 à 190 jours de précipitations par an, beaucoup de neige en hiver.

L'étude de la démographie jurassienne révèle aussi nombre de points décevants :

— Une densité humaine plutôt faible (140.000 habitants sur 1470 kilomètres carrés, soit 95 habitants par kilomètre carré) qui, comparée à celle de la Suisse (152 hab./km²), ne peut justifier un réseau très dense de transports et n'attire pas les investissements en matière de transports, accaparés par les régions urbaines congestionnées.

— Aucun centre urbain important : la seule ville, au sens statistique du terme, est Delémont avec 11.797 habitants lors du recensement de 1970. Seuls Delémont, Moutier, Porrentruy et Saint-Imier dépassent 5000 habitants.

— Un accroissement faible de la population résidente : en 1850, le Jura abritait 78.293 habitants, en 1970, 139.909. Si l'on affecte l'indice 100 à 1850, le Jura est à l'indice 179 en 1970, tandis que l'ensemble de la Suisse atteint l'indice 262. Entre les deux derniers recensements (1960 et 1970), alors que la population suisse s'accroît de 15,5 %, seul le district de Laufon, proche de Bâle, dépasse cette moyenne avec 16,1 %. Tous les autres districts sont en dessous : Courtelary 3,5 %, Delémont 14,7 %, Moutier 7,1 %, La Neuveville 14,1 % Porrentruy 1,9 %. Les Franches-Montagnes ont même une population en recul de —4,9 %. Sur 145 communes, 73 ont une population en déclin, parfois très prononcé (Goumois —33,5 %, Le Peuchapatte —39 %).

— Un bilan migratoire catastrophique, comme le montre le tableau ci-après, qui prouve que le départ des Jurassiens est responsable du faible accroissement décelé plus haut.

Evolution de la population des districts jurassiens entre 1960 et 1970

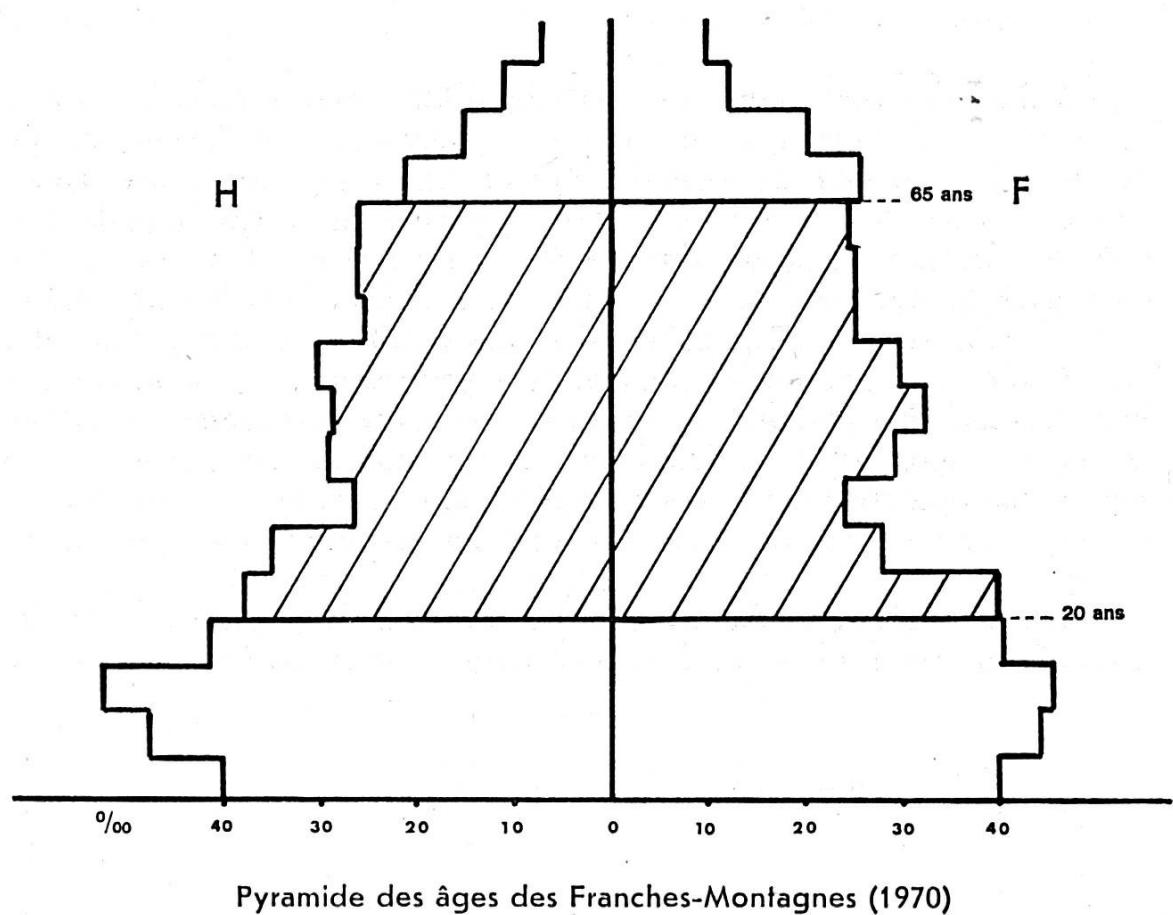
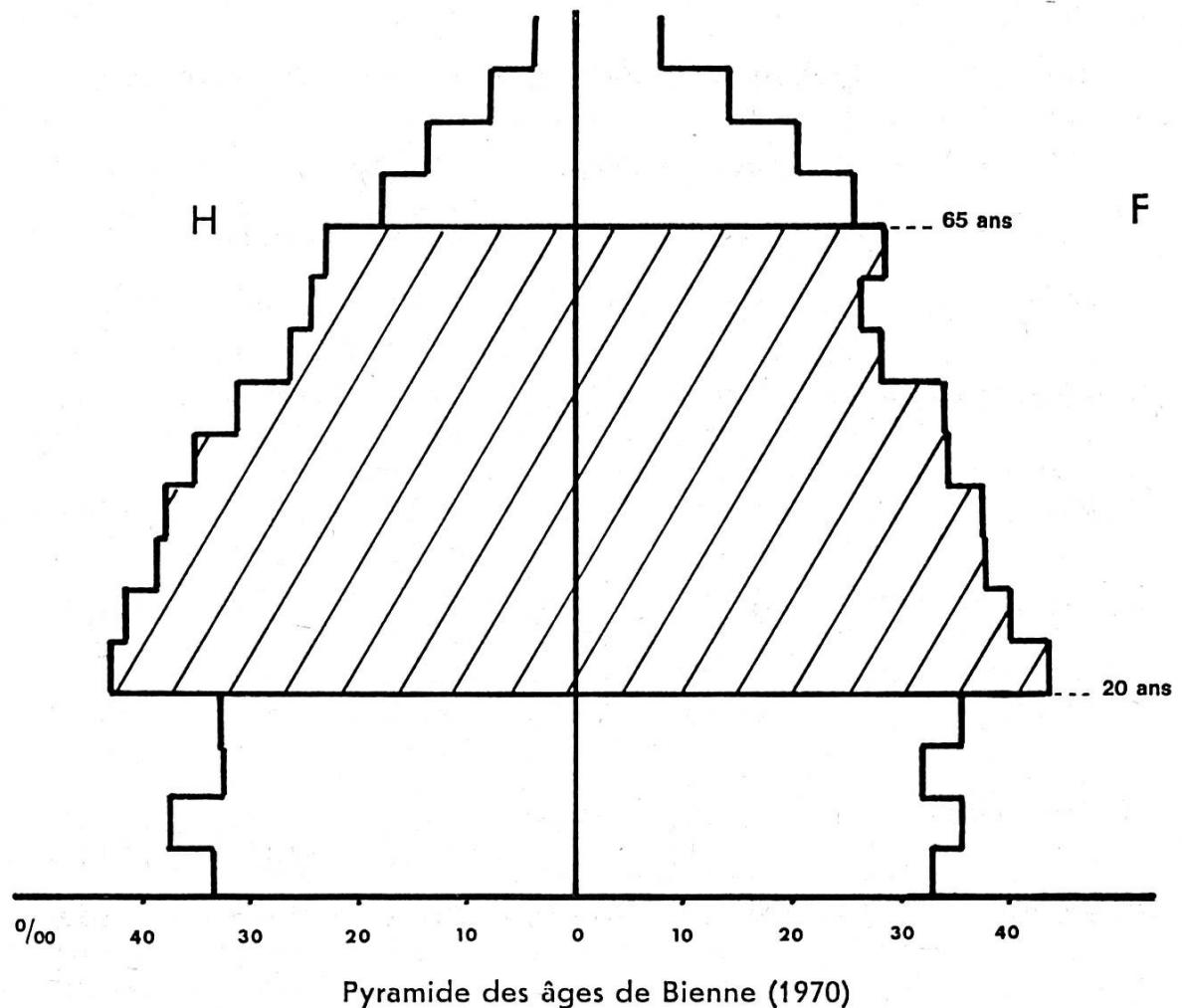
	Population résidente		Accroissement de 1960 à 1970		
	1960	1970	Excédent naturel	Bilan migratoire	Total
Courtelary	25 536	26 442	1767 6,9 %	— 861 3,4 %	906 3,5 %
Franches-Montagnes	8 727	8 303	682 7,8 %	— 1106 — 12,7 %	424 — 4,9 %
Laufon	12 089	14 033	1750 14,5 %	194 1,6 %	1944 16,1 %
Moutier	29 786	31 909	2909 9,8 %	— 786 — 2,6 %	2123 7,1 %
Delémont	24 019	27 549	2982 12,4 %	548 2,3 %	3530 14,7 %
La Neuveville	5 045	5 756	4 0,1 %	707 14 %	711 14,1 %
Porrentruy	25 651	26 135	1875 7,3 %	— 1391 — 5,4 %	484 1,9 %

Ces pourcentages sont calculés à partir de la population de 1960.

Cette migration prend, aux Franches-Montagnes et dans le district de Porrentruy par exemple, une ampleur redoutable pour l'avenir même de ces régions. Pour l'ensemble du Jura, le déficit migratoire entre 1960 et 1970 est de 2965 personnes, ce qui représente sans doute bien davantage de Jurassiens d'origine dont le départ est masqué dans les statistiques actuelles par l'arrivée des travailleurs étrangers et de leurs familles.

— Une structure par âges qui se déséquilibre : en effet, l'âge du départ loin du Jura coïncide souvent avec l'entrée dans la vie active. La juxtaposition des pyramides des âges des Franches-Montagnes et de Bièvre est éloquente à cet égard : sur le haut plateau, un déficit important de la population active entre 20 et 65 ans, en ville, un « excédent » de cette même population active, tandis que les jeunes sont peu nombreux.

Les activités économiques dans le Jura montrent aussi un certain déséquilibre peu propice au développement des transports.



*Répartition en % de la population active
des districts jurassiens selon les secteurs d'activité en 1970*

	I	II	III
Suisse	8	48	44
Courtelary	8	71	21
Delémont	8	62	30
Franches-Montagnes	20	58	22
Laufon	5	69	26
Moutier	7	72	21
La Neuveville	9	55	36
Porrentruy	11	60	29

— Le secteur primaire, l'agriculture, occupe encore une place importante aux Franches-Montagnes ; ailleurs, il est proche de la moyenne helvétique.

— Le secteur secondaire, l'industrie, a un poids très lourd, ce qui pourrait créer une demande de transports importante, mais il s'agit surtout d'une industrie très élaborée, à forte valeur ajoutée qui n'a guère besoin de transports lourds, si l'on excepte quelques entreprises métallurgiques, quelques carrières et cimenteries.

— Le secteur tertiaire, celui des services, est très faible ; or c'est le secteur des relations, celui surtout qui crée un besoin de transports.

Donc, ni la géographie physique, ni la démographie, ni l'économie ne peuvent justifier un réseau de transport important et son absence risque de mettre en péril la réalité historique et humaine qu'est le Jura, exposée aux tentations centrifuges de sa périphérie.

* * *

Alors, et ce sera le troisième temps de cet exposé, que faire ?

En premier lieu, un centre capable de « polariser » le Jura et de compenser l'attraction de sa périphérie semble peu réalisable, pour plusieurs raisons : il n'y a que 140.000 habitants dans le Jura, le relief ne s'y prête guère et le choix d'un centre risque de faire surgir toute une série de rivalités entre des cités d'importance comparable.

Le Jura devrait plutôt être, non pas une région « polarisée », selon le jargon des géographes et aménageurs, mais une région « homogène », où le caractère complémentaire des cités serait accentué. Il conviendrait alors de faciliter, par un réseau de transport efficace, les relations entre les différentes parties du Jura. Mais le trafic interne du Jura risquant de ne pas justifier les investissements nécessaires, il faudrait retrouver l'appoint du transit international qui existait autrefois sur la rocade ferroviaire Delle - Bienne.

A ce propos, en 1973, toute une série de circonstances favorables se présentent :

— Le rapprochement de la Suisse et de la C. E. E., qui ne peut que développer les échanges et estomper le rôle d'écran de la frontière au nord du Jura.

— La construction de l'autoroute française A 36 entre Beaune et Mulhouse. Une route « transjurane » donnerait les relations les plus rapides et les plus courtes entre Paris ou Lyon et les régions les plus industrialisées de Suisse (Zurich, Winterthur) tout en évitant les encombrements de la région bâloise et en donnant au Jura une solide relation nord-sud.

— L'introduction projetée de turbotrains entre Mulhouse et Paris, qui mettront, en 1re et 2e classes, Belfort à moins de 3 heures de la capitale française, contre 3 h. 48 actuellement par le T. E. E. Arbalète. Des correspondances adaptées, maintenues et surtout connues, donneraient, à travers le Jura, d'excellentes relations entre l'Oberland, Berne et Paris.

— La construction, enfin promise, de la voie d'eau à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin par le Doubs, qui donnera au Nord du Jura un accès fluvial à la Méditerranée.

— Les excès de la grande ville qui, par réaction de nombreuses fractions de l'opinion, vont redonner leur chance aux petits centres comme les villes jurassiennes.

Tous ces atouts, le Jura doit les saisir, sinon ce qui n'est aujourd'hui qu'un retard régional risque d'être l'amorce d'un sous-développement définitif. Le Jura est dans une des régions charnières de l'Europe, cela lui a nui, mais l'histoire, avec l'unification européenne, peut le situer à nouveau sur les grands courants de trafic internationaux. Cela permettrait d'implanter et de développer des activités qu'il faudrait bien sûr choisir, qui arrêteraient la perte de substance qu'est le départ de nombreux Jurassiens.

Bibliographie :

Atlas national suisse.

Evolution de la population, 1960-1970 (Bureau fédéral de statistique, Berne, 1971).

Recensement fédéral de la population 1970. Vol. 1 : Population résidante des communes, 1850-1970. Vol. 2 : Communes. (Statistiques de la Suisse, 467e et 476e fascicules).

Annuaire statistique suisse 1972.

LE DÉCRET DU 26 FÉVRIER 1873 ET SA PORTÉE

par Marcel Rérat

Trois dates pouvaient également fournir l'occasion d'une commémoration :

- 1867 et le décret du 2 février par lequel le Grand Conseil approuve le principe de la construction des chemins de fer du Jura et promet un appui financier.
- 1877 où se termine le réseau complet, inauguré officiellement le 30 mai.
- 1873 enfin, le 26 février, lorsque le parlement bernois sanctionne la justification financière de tout le dispositif ferroviaire et en autorise l'achèvement.

C'est autant par souci d'originalité que pour mettre en relief une dimension essentielle de l'entreprise que cette date médiane a été retenue.

En effet, le quarantième et le cinquantième anniversaires des deux premiers événements ont été célébrés en 1917 par la publication d'une brochure, ablement diffusée, de Lucien Lièvre sur *Le Jura et la politique ferroviaire bernoise* et par l'apposition d'une plaque commémorative, à Réclère, en l'honneur de Pierre Jolissaint. Pour la circonstance, le Conseil exécutif était représenté par trois de ses membres, les chemins de fer fédéraux avaient délégué le directeur de l'arrondissement de Bâle dont dépendait alors le Jura ; les autorités préfectorales et communales de Porrentruy encadraient les présidents de l'Emulation et de la Société jurassienne de développement. La manifestation fut alors diversement commentée ; l'acuité du mouvement autonomiste, ranimé par la guerre, lui donnait une signification bien particulière.

Pour sa part, le Cercle d'études historiques a choisi de s'arrêter à la date du 26 février 1873, négligée mais majeure. Après le décret de 1867, la cause des chemins de fer du Jura n'était pas gagnée ; il fallait encore réunir les fonds nécessaires :

« Reste à savoir, écrivait l'éditorialiste du *Journal de Genève*, si nos voisins du Jura auront ces chemins de fer ailleurs que dans les protocoles du Grand Conseil, sur les plans et dans les cartons de notre administration centrale. J'entends à cet égard exprimer déjà bien des doutes. »

Par le décret que nous rappelons, le Grand Conseil enregistrait les efforts des communes et des particuliers du Jura, en même temps qu'il

donnait le feu vert à l'achèvement d'une œuvre poursuivie depuis plus de trente ans.

* * *

Durant cet accouchement laborieux, la situation s'était dégradée :

« Enserré dans un cercle de fer du côté nord par les voies de Besançon - Belfort et Belfort - Bâle, au couchant par le *Jura industriel* (des Montagnes neuchâteloises), au levant par le *Central* et au midi par ce dernier avec la ligne Bielle - La Neuveville, le Jura forme, au milieu du grand mouvement qui sillonne ses frontières animées et vivifiées par la vapeur des locomotives, un îlot isolé, qui deviendra de plus en plus ignoré et désert, par l'émigration de ses industries et de son commerce, lesquels, suivant le courant irrésistible des artères ferrugineuses, vont se transplanter ailleurs. »

La pétition se terminait par ces mots d'une lugubre éloquence : « Des chemins de fer ou périr ! »

Notre région était menacée d'asphyxie. La construction du chemin de fer de Bâle à Olten, par le Hauenstein, ouvert à la circulation en 1858, avait fait disparaître cet élément de prospérité que représentait le transit à travers les vallées de la Birse et de la Suze, voies séculaires de pénétration en Suisse, en direction de Berne et de la Romandie. Tandis que la croissance démographique — qu'affaiblissait déjà une forte émigration — s'accélérat, avec une pointe entre 1855 et 1865, les industries traditionnelles déclinaient. L'inspecteur des mines, Auguste Quiqueréz, observe que si en 1859 les mines du Jura alimentaient neuf hauts-fourneaux, en 1866, il n'en existe plus que cinq. La décadence de ce petit Creusot helvétique a pour cause, selon lui, la concurrence des fers étrangers et l'absence de lignes ferrées pour faciliter l'écoulement des produits. Quand Choindet introduit un système permettant d'utiliser le bois et le charbon, le transport de la houille depuis Bâle est trop onéreux. Le commerce du bois, importante source de revenu, périclite : une toise se vend à Bâle et à Belfort 40 à 50 francs, tandis qu'en Ajoie elle ne trouve pas preneur pour 12 à 18 francs.

Un mouvement de pétitions s'organise qui mobilisera des secteurs de plus en plus étendus de l'opinion. En vertu de la loi fédérale de 1852, le canton était l'instance désignée. La première règle formulée en matière de politique ferroviaire dans la jeune Confédération abandonnait, en effet, aux gouvernements cantonaux le droit d'établir des chemins de fer, droit qu'ils pouvaient, à leur tour, concéder à l'industrie privée. Cette loi, tant critiquée comme une victoire du fédéralisme étroit et du capitalisme anarchique, a favorisé la construction de nombreuses lignes, que la croix ferroviaire, planifiée par les experts anglais du Conseil fédéral, reléguait dans un avenir lointain. En regard du réseau des routes nationales, qui reprend les dispositions essentielles du projet de 1852, le Jura y trouvait sa chance.

Pendant vingt-cinq ans, de 1842 à 1867, requêtes et pétitions se succèdent à l'adresse du gouvernement et obtiennent enfin satisfaction à la faveur de ce que Pierre Jolissaint appellera, en 1867, un grand marché. Les chemins de fer jurassiens seront arrachés au Grand Conseil qui les accordera en considération d'objectifs plus politiques qu'économiques.

Retracer les principales étapes de cette émergence, c'est évoquer des revendications d'abord régionales, puis à l'échelle de tout le Jura.

Dès 1842 — avant l'ouverture du Bâle - Saint-Louis et du Spanischbrölibahn zuricois — alors que s'ébauche la transversale Dijon - Besançon - Belfort - Mulhouse (l'A-36 actuelle !), un comité bruntruitain appelle l'intervention du gouvernement en faveur d'un tracé proche de la frontière, point de départ d'une diagonale bernoise. Dix ans plus tard, Jules de Lestocq, de Porrentruy, défend le projet d'une ligne de Montbéliard à Olten, épine dorsale d'un vaste ensemble industriel régional, mettant en relation les forges jurassiennes et comtoises, des Japy, Bornèque, Peugeot, Paravicini et von Roll.

De son côté, l'Erguel contribue, en 1853, par de fortes sommes aux frais d'études d'une ligne Paris - Zurich et accessoirement Berne, par Besançon, Morteau, La Chaux-de-Fonds, Saint-Imier, Pieterlen, Soleure. Il s'agissait de faire prévaloir le Col des Roches sur les Verrières ; ce fut en vain : Neuchâtel l'emporta et le *Franco-Suisse* opta pour le second passage.

Devant l'échec de ces tentatives régionales, Xavier Stockmar, «père du réseau complet», suscite, en 1856, un comité d'organisation de neuf membres, presque tous delémontains, où se distinguent le colonel Buchwalder, l'avocat Edouard Carlin, l'inspecteur des mines Auguste Quiqueréz et Kaiser, directeur de fonderie. Une demande en concession pour le réseau complet est écartée par le Grand Conseil, faute d'études détaillées. Trois ans plus tard, la majorité des communes du Jura instituait un conseil supérieur de soixante-deux membres, représentatifs aussi bien des partis politiques que des divers milieux sociaux. Saisi d'une nouvelle demande, le gouvernement prend désormais en charge la préparation d'un projet, que le retour de Stockmar à l'Exécutif en juillet 1862, comme directeur cantonal des chemins de fer, va accélérer. A l'assemblée de Tavannes de mars 1864, Stockmar rapporte sur les études préliminaires (coûts : 44 millions, un quart de milliard de nos francs) et sur les dispositions peu favorables ou pour le moins indifférentes de l'ancien canton. Il propose alors un système à voie étroite que l'assemblée refuse et que l'on dénommera, par dérision, *les chemins de fer à brouette*. Stockmar mourut trois mois plus tard, ce n'est qu'en janvier 1867 que le Grand Conseil entre en matière, après quatre ajournements.

A l'origine des réticences du gouvernement et surtout du Grand Conseil, la conjonction de quatre facteurs :

I) Sous l'ancien régime, l'axe de circulation de la République de Berne allait d'est en ouest, reliant les territoires de l'Argovie aux bords

du Léman. Après 1815, ce n'est qu'avec peine que le Jura parvient à imposer une transversale nord-sud.

2) De l'avis des notabilités consultées en 1852, notre contrée présentait trop d'obstacles pour être mise au bénéfice du nouveau moyen de locomotion. Le député Hofer renchérissait en 1867 :

« Le Jura, par sa situation géographique, n'est pas propre à être relié à l'ancienne partie du canton à l'aide d'un réseau de chemin de fer et cette situation nous ne saurions la modifier. »

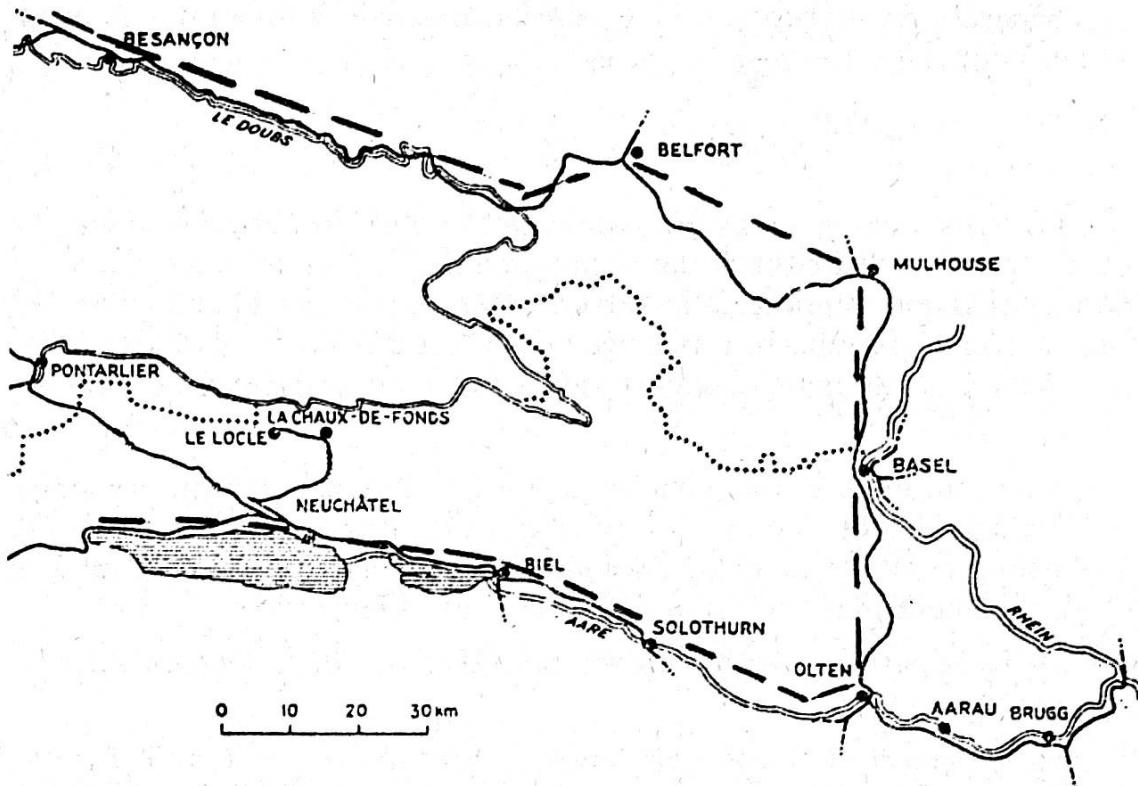
Selon une pétition de Nidau, le Jura, insuffisamment peuplé et trop pauvre pour fournir les éléments d'un trafic rémunérateur, arrivait trop tard. Ce qui faisait observer au conseiller d'Etat Paul Migy que

« malheureusement le Jura est inconnu à la plupart des membres de cette assemblée ».

Jolissaint parlait d'une muraille de Chine.

3) La politique de la Compagnie bâloise du *Central* suisse, à laquelle le gouvernement de 1850 avait conféré un monopole, défavorisait notre région. Disposant d'une concession pour le prolongement de la ligne Bâle - Olten - Murgenthal dans la direction de Langenthal jusqu'à Hergogenbuchsee, elle condamnait toute parallèle par Delémont. De plus, le *Central* sollicita, en 1858, la concession pour Bienne - La Neuveville. Avec une ligne continue d'est en ouest, la compagnie pouvait ériger une barrière infranchissable. L'intervention de la députation jurassienne, emmenée par X. Stockmar, de même que l'hostilité croissante de l'ancien canton à l'égard du *Central* qui tardait à relier Berne à Thoune, attribuèrent le tronçon Bienne - La Neuveville à une société d'origine bernoise, l'*Est-Ouest*. Celle-ci devait en outre, condition expresse, se charger de l'étude du réseau jurassien. Mais elle fit faillite, engloutissant une subvention cantonale de deux millions (dix millions de nos francs) et l'Etat dut reprendre à son compte l'achèvement des lignes Bienne - La Neuveville et Bienne - Berne. Il était ainsi, contre son gré, promu maître d'œuvre et inaugurerait en Suisse le système des chemins de fer d'Etat, sur le modèle prussien.

4) A la fin de 1866, des quatorze voies exploitées sur le territoire de la Confédération, le canton de Berne en possédait le plus. Leur établissement avait éprouvé les finances cantonales et une pétition, largement répandue dans la campagne bernoise, brandissait le « spectre hideux » du déficit annuel d'un demi-million du chemin de l'Etat. C'est pour restaurer l'équilibre budgétaire que le Grand Conseil assujettit le Jura à l'impôt du revenu, en 1863. Ainsi se précisait les termes d'un marchandage que la détérioration du climat politique allait rendre dramatique. *Le Progrès*, moniteur radical de Delémont, commentait ainsi le discours solennel de Napoléon III à Auxerre, le 6 mai 1866 :



Réseau ferré en 1864
Autoroutes réalisées ou projetées en 1973
— Ligne à voie normale (1864) — — — Autoroute

« Je déteste les traités de 1815, doit-il avoir dit (...) au moment où l'Europe semble menacée d'une guerre générale. Si, comme tout le fait craint encore, cette guerre éclate, et si Napoléon III se trouve du côté des vainqueurs, que répondra la Suisse à l'empereur des Français, venant couvert de lauriers revendiquer des droits sur les contrées que les traités de 1815 ont enlevées au premier empire ? »

Ecartant l'éventualité d'une intervention armée, l'éditorialiste envisageait une consultation populaire à l'exemple — récent — de celle de Nice et de la Savoie, et il conseillait pour contrebalancer le prestige du chef heureux d'une nation restée victorieuse que

« conséquemment le canton de Berne et aussi la Confédération devraient, entre autres, s'empresser d'aider puissamment au Jura à construire ses chemins de fer, afin de le relier par des voies de communication faciles à la mère-patrie (...) Surtout, plus de tergiversations, plus d'ajournements. Catilina est à nos portes. Il ne faut pas que Napoléon vienne le premier dire aux Jurassiens : Les traités de 1815 n'existant plus, je vous fais un chemin de fer, si vous voulez être avec moi »

Séparation : mot-tocsin. Une pétition massive des communes jurassiennes appuyait cette mise en garde.

* * *

C'est sous ces auspices que s'engage le débat au Grand Conseil. La bataille parlementaire dure toute une semaine. Les ténors interviennent : Pierre Jolissaint, proposé à la direction cantonale des chemins de fer, August von Gonzenbach, rapporteur de la commission, Jakob Stämpfli. Les orateurs soulignent d'emblée que l'enjeu est politique, au premier chef :

« Le canton de Berne, s'exclame von Gonzenbach, paraît être arrivé à l'une de ces époques de crise qui décident souvent du sort des peuples comme de celui des individus. A notre sens, il se trouve en ce moment placé en présence d'une triple alternative :

1. La séparation volontaire et politique des deux parties du canton ;
2. le désaccord continu et toujours croissant de ces deux contrées ; désaccord qui entrave toute espèce de progrès dans la vie politique ;
3. la tranquillisation de la population jurassienne au moyen d'un grand sacrifice en faveur de ses chemins de fer ».

En votation finale, le décret obtient 137 voix contre 87. Il apparaît, à l'analyse, que 49 députés du Jura et de Bienne l'ont approuvé en bloc, tandis que les élus de l'ancien canton ne l'ont accepté qu'à une voix de majorité : 88 contre 87. En revanche ces derniers se sont prononcés par 95 oui et 80 non pour le référendum, proposition rejetée grâce au vote compact des représentants du Jura.

Pour l'immédiat, le décret assurait la réalisation du réseau restreint par une prise d'actions qui couvrait le tiers des frais d'établissement, soit 4.500.000 francs pour Bienne - Sonceboz - Tavannes, 1.700.000 francs pour Sonceboz-Les Convers et 750.000 francs pour Porrentruy-Delle, en tout et en chiffre rond sept millions. En donnant priorité aux tronçons, excentriques, de l'Ajoie et du Vallon de Saint-Imier, le Grand Conseil soulignait le dynamisme économique de ces deux régions, alors les plus populeuses, industrialisées et promptes à souscrire des actions, en même temps qu'il désamorçait les mécontentements les plus manifestes. De Porrentruy pour aller traiter une affaire à Berne, il fallait trois jours. En obtenant une communication ferroviaire avec Berne par Delle et Bâle, le district se rapprochait de la capitale. Le détour par l'Alsace n'allait pas parfois sans désagréments : c'est ainsi que treize recrues de Bonfol empruntant cette voie commode furent dénoncées par Paris pour violation de frontière à main armée.

Trois événements vont bientôt hâter la réalisation du réseau *complet* (cette fois) et lui donner une haute importance :

1) l'annexion de l'Alsace et de la Lorraine à l'Allemagne fait soudain de Porrentruy, à l'exclusion de Bâle, le débouché de l'*Est* français ;

2) avec l'ouverture du Mont-Cenis, livré à l'exploitation en 1871, on espérait qu'une grande partie du transit des provinces des bords du Rhin en direction de l'Italie et des ports de la Méditerranée, prendrait la voie de Bâle - Delémont - Biel ;

3) la construction, jugée certaine, du Gothard dégageait de nouvelles perspectives.

Quel était l'enjeu des débats du Grand Conseil d'où devait sortir le décret du 26 février 1873 ? Convoqués sous serment, les députés avaient à se prononcer sur l'application des dispositions de 1867 qui prévoyaient :

1) une subvention en espèces de 7 millions, fixée une fois pour toutes ;

2) un apport en nature, au cas où une compagnie offrant les garanties nécessaires se chargerait de la construction de tout le réseau jurassien (c'est-à-dire les prolongements de Tavannes à Bâle et à Porrentruy) ; l'Etat se déclarait disposé à céder à cette compagnie ses lignes de Biel - Berne et Biel - La Neuveville, au prix de revient et à des conditions à déterminer plus tard.

La discussion portait donc sur l'examen de la justification financière présentée par la *Compagnie du Jura - Berne* (nantie des actions souscrites par les communes et les particuliers), et sur les modalités de la subvention en nature promise par l'Etat en 1867. Certaines prévisions estimaient que ces demandes rencontreraient vive opposition parmi les députés ; car, d'une part, les lignes à céder, d'un faible rapport en 1867, avaient accru leur rentabilité (l'argument était d'ordre financier) et, d'autre part (argument politique), restait à savoir si la cession des deux lignes (près de la moitié du réseau de l'Etat) n'amoindrirait pas la prépondérance politique du gouvernement en matière de chemins de fer. Pierre Jolissaint, en plaident brillamment le dossier, emporta l'assentiment et le décret fut voté à l'unanimité des 232 députés présents.

* * *

Il importe de s'arrêter aux modalités du financement, question majeure, car plus qu'à des difficultés techniques, la réalisation des chemins de fer jurassiens se heurtait à des problèmes d'argent.

Xavier Stockmar avait estimé que 30 millions suffiraient ; la part de l'Etat eût consisté dans une garantie de l'intérêt à 3 % de ce capital. Mais en 1863, l'ingénieur Dapples établit un devis de 44 millions. Le

déficit annuel de l'exploitation n'aurait pas été inférieur à 700.000 fr. Sacrifiant la ligne internationale, Stockmar se rabattit sur une voie étroite qui aurait coûté 20 millions. Mais, au fond du cœur, il ne renonçait pas à son rêve ; il frappait à toutes les portes, examinait toutes les combinaisons, voire les plus extravagantes en apparence. Un moment, il pensa même convertir en taillis les forêts domaniales du Jura, aménagées en hautes futaies, et à prélever, sur le produit des coupes, une somme de trois millions qui eût été versée sans intérêt pendant 25 ans à la compagnie. Notons qu'en 1878, lorsque les communes actionnaires durent libérer les montants souscrits, elles pratiquèrent des coupes à blanc dans leurs forêts. Jusqu'en 1877, l'exploitation en moyenne annuelle s'élève à 15.000 m³ ; en 1878 elle passe à 62.000 m³, non compris les abattages des particuliers qui doublent ces derniers chiffres. C'est à ces coupes excessives qu'on attribua les débordements catastrophiques de la Suze en 1881. Des photographies gardent le souvenir d'une Combe Grède chauve.

Stockmar a échoué parce que le devis ascendait à 44 millions. En réalité les frais d'établissement s'élèverent en 1877, à l'achèvement de la construction, à près de 60 millions, y compris la ligne Berne - Bienn - La Neuveville (11,5 millions), mais on avait échelonné l'entreprise. Le capital se compose de 32 millions en actions et de 28 en obligations. Avec 18,5 millions, l'Etat de Berne est le principal actionnaire ; si, formellement, la *Compagnie des chemins de fer du Jura bernois* était une société privée, l'Etat, pratiquement, y avait une position prédominante. Les communes du Jura détiennent 8 millions, les particuliers jurassiens 1.100.000, la *Compagnie de l'Est* 4.500.000, le solde est couvert par Bâle-Ville et Soleure.

Sans entrer plus avant dans le commentaire de ces chiffres, il faut souligner les sacrifices extraordinaires des communes, municipales et bourgeoises. Leur enthousiasme pour le nouveau moyen de locomotion, l'espoir qu'elles fondaient en lui, les entraînèrent à des prises d'actions qui en mirent beaucoup dans la gêne. Saint-Ursanne, avec un peu plus de 700 habitants, se chargea d'un montant de 550.000 francs (3 millions de nos francs). La plupart furent obligées d'introduire l'impôt communal et, dès 1880, cherchèrent à se débarrasser de leurs actions. Souscrites à 500 francs la pièce, elles furent lâchées à des prix variant entre 195 et 350 francs. Ainsi la bourgeoisie de Delémont en cède 900 (en septembre 1880) à 235 francs. Par la suite, les résultats d'exploitation s'améliorèrent et la compagnie versait en 1889 un dividende de 4 1/2 %.

Le cours des actions en bourse subit de grandes fluctuations, inexplicées au début. En fait, ces titres partaient à Paris, à Francfort et à Darmstadt, et la presse dénonça bientôt cette hémorragie au profit des « juifs allemands ». Car désormais se précise l'enjeu et c'est la maîtrise des voies d'accès aux percées alpines, au Simplon, en particulier, que se disputent la France et l'Allemagne. Les financiers allemands détiennent à la fin des années 1880 une position solide dans la *Compagnie du Jura-Berne-Lucerne* et plus solide encore dans celle de la *Suisse occidentale* -

Simplon. Ces deux sociétés fusionnent en 1890 sous le nom de *Jura-Simplon*. La Confédération rachète alors au canton de Berne un lot d'actions, atout pour la nationalisation qui intervient en 1898 et qui rapporte à l'Etat de Berne un gain de 3.800.000 francs.

* * *

Parmi les nombreux problèmes de la réalisation, les disputes relatives au tracé méritent rapide mention. C'est à propos des Rangiers que les ingénieurs déployèrent le plus large éventail de solutions. Avant l'annexion de l'Alsace - Lorraine la ligne devait se diriger sur Glovelier, longer ensuite par Boécourt et Séprais la chaîne de la Caquerelle jusqu'aux Rangiers, traverser cette montagne et aboutir à Porrentruy par Cornol et Alle (cf. le projet Buchwalder et d'autres variantes de Greppepin). Après 1870, les rampes et les courbes étant jugées trop fortes pour un trafic international, la *Compagnie de l'Est* envisagea d'abord de passer par la Lucelle, en abandonnant même Porrentruy, entreprise que soutenaient les Bâlois avec leur *Basler Jurabahn*. Mais la fermeté de la Confédération et du canton de Berne fit triompher la ligne par le centre du Jura et par les tunnels du Doubs ; l'*Est* prit à sa charge les frais supplémentaires de 4,5 millions. On projeta aussi un raccourci Reuchennette - entrée du tunnel de Pierre-Pertuis, évitant le coude Sonceboz - Corgémont. Le Moutier - Granges envisagé dès la fin du XIX^e siècle ne sera achevé qu'en 1915, avec des capitaux français.

Il faudrait évoquer les entrepreneurs, en majeure partie des Français, et tous ceux qui ont soumissionné, spécialistes allemands et anglais de l'infrastructure ferroviaire qui ont mis l'Europe dans un corset de fer. Signalons Gustave Eiffel qui a fourni l'armature métallique de plusieurs ponts, en particulier de celui de Münchenstein. Sa construction satisfaisait aux normes fédérales ; il s'y produisit néanmoins en 1891 la plus grande catastrophe ferroviaire de Suisse avec 73 morts et 171 blessés. Les partisans de la nationalisation des chemins de fer en tireront argument pour imposer leur programme en 1898.

Il faudrait évoquer les ouvriers, plusieurs milliers, la plupart des étrangers : Italiens, Allemands, Alsaciens, et aussi Suisses allemands. Toute une population flottante qui retint l'attention des commissaires spéciaux français, car il y avait de nombreux déserteurs et des militants de l'Internationale qui y trouvaient un bouillon de culture. A travers les archives de la police et des tribunaux, l'historien exhume toute une vie quotidienne colorée : rixes, meurtres, viols, charivaris tumultueux lors de mariage (quand un étranger épouse une fille du cru, la jeunesse proteste contre celui qui soustrait une fille du lot normalement destiné au groupe des célibataires du village).

* * *

Enfin, le 30 mai 1877, — c'est la troisième date significative —, le réseau complet était inauguré par une manifestation solennelle en l'église des Jésuites de Porrentruy. De l'ample compte rendu du *Pays*, qui déplorait qu'on ait érigé en salle de banquet une église servant encore au culte cinq ans plus tôt, extrayons la péroration du discours de Quiquerez :

« N'oublions pas que onze princes-évêques et quelques douzaines de jésuites reposent sous nos pieds, là, dans un caveau obscur. J'ai vu et touché leurs momies desséchées et tombant en poudre. Elles prouvent que les grands de ce monde ne sont que cendre et poussière. Ils ne laissent après eux que le souvenir du bien et surtout du mal qu'ils ont fait. »

« Voilà, ajoutait le chroniqueur, ce qu'a dit ce vieillard qui a déjà un pied dans la fosse. Ces paroles ont jeté du froid dans l'assemblée. Effectivement, ce n'était pas habile de rappeler aux députés bernois qu'ils étaient attablés sur un cimetière ! »

On le voit, Auguste Quiquerez, l'historien, a largement payé son tribut au prophétisme de l'époque. Les apôtres du nouveau mode de communication se font en même temps les zélateurs d'une religion séculière, exaltant avec E. Schüler de Bienne,

« ces trains (qui) avec leurs colonnes de fumées montreront au peuple le chemin du progrès comme jadis la colonne de nuée traçait au peuple hébreu la route pour la terre promise ».

L'apologie du progrès fatal s'accompagne d'un anticléricalisme agressif et d'un unitarisme simplificateur. A l'ombre des clochers se prépare la grande guerre des grands principes. Le 26 février 1873, lorsque, sur les remparts de Berne, le canon tonne à cent et une reprises pour annoncer au peuple et à la ville le vote du Grand Conseil, le chroniqueur de la *Nouvelle Gazette de Zurich* rapporte que les habitants cruennent que les mortiers appelaient aux armes et qu'ils donnaient le départ aux deux bataillons d'élite et à la compagnie de carabiniers de piquet en prévision de troubles consécutifs à la révocation de Mgr Lachat (28 janvier) et à l'interdiction faite aux curés de lire sa lettre pastorale. A l'heure même où la première déflagration faisait trembler les fenêtres de la salle du Parlement, Casimir Folletête remettait à la Chancellerie une protestation signée par 9000 « ultramontains », comme dit le journaliste, contre les mesures ecclésiastiques.

A rapporter ces faits, il ne s'agit pas seulement d'alimenter une gourmandise toute historienne du pittoresque et du vécu. Entre ces événements, plus que simple juxtaposition, il y a les rapports d'une causalité réversible, projet sinon cohérent, du moins concerté. Car si les chemins de fer étaient compensation pour les dépenses consenties en faveur de l'ancien canton (correction des eaux du Seeland, voies ferrées) et contrepartie à l'introduction de l'impôt sur le revenu — qui payait d'ail-

leurs l'intérêt du capital que l'Etat de Berne se proposait d'engager dans le réseau jurassien — ils devaient en outre autoriser l'uniformisation des législations et sceller l'unité cantonale. (Cf. Bernard Prongué : *L'esprit « national » du libéralisme jurassien et le but national du radicalisme suisse* — Porrentruy, 1972.) C'est dans cet espoir que le journal privilégié de Pierre Jolissaint, *Le Vallon*, édité à Saint-Imier, changea de titre au lendemain du décret de 1867 et devint *Le Jura bernois*. Le Kulturmampf avec son projet d'église catholique nationale complétait ces mesures. Les chemins de fer, on le voit, étaient un instrument de haute politique. Dans son ambition centralisatrice, cette démarche n'est pas sans analogie avec celle des Etats-Unis qui, à la même époque, mettent fin à la « frontière », avec celle de l'Allemagne en mal d'unification, de la France et de son césarisme technocratique.

A l'échelle de la Suisse, la politique ferroviaire bernoise ne manque pas d'allure, de hardiesse et même de témérité. En 1877, le Conseil exécutif avait accordé à la *Compagnie du Berne-Lucerne*, après plusieurs subventions ratifiées par le peuple, un million d'avance (6 millions de nos francs), outrepasant ses compétences. On parla de comptes fantastiques. Le vote référendaire du 26 août 1877 rejeta à une forte majorité, dans tout le canton, le plan financier gouvernemental. Désavoué, l'exécutif démissionna en bloc, le 17 septembre 1877. L'Etat s'était essoufflé dans sa politique ferroviaire et la suprématie sans partage d'une certaine forme de jacobinisme étatiste et centralisateur sombrait. Jusqu'à la révision de la Constitution en 1893, la croissance de l'Etat cantonal sera ralentie, sinon stoppée.

Quant au Jura, il est incontestable que l'unanimité initiale de sa revendication en faveur des chemins de fer manifesta sa vitalité régionale, permit d'imposer ses vues, et d'obtenir l'instrument de sa régénération. Le Comité supérieur qui, selon Stockmar, préfigurait un parlement jurassien, a tenu le rôle d'une véritable chambre économique.

Il faudrait analyser l'incidence de la révolution des transports sur la croissance régionale de la fin du XIX^e siècle à la Grande Guerre (favorisant le passage décisif du foyer à l'atelier, et de l'atelier à l'usine), comment les provinces jurassiennes se sont recentrées autour de Delémont et de Moutier, le long du couloir de circulation, comment ensuite les voies secondaires ont resserré les mailles de ce tissu, l'enrichissement de la civilisation matérielle (introduction du gaz par aménagement du prix de la houille, remodelage de l'urbanisme ferroviaire), la transformation des mentalités (germanisation plus ou moins durable : en 1880, 45% de la population parle allemand à Delémont, diffusion du socialisme acclimaté souvent par les cheminots) : l'histoire, peu à peu, prend possession de son domaine, élargissant ses curiosités jusqu'aux portes du présent. Puisse-t-elle retrouver son sens par anticipation et nous inspirer les vertus d'opiniâtreté des destinées qui ont eu la figure des nôtres.

LES CHEMINS DE FER DANS LE JURA

par Pierre Philippe

La ligne de transit de Delle : aspect historique de 1900 à l'après-guerre 1939-45¹

Au début du siècle, les chemins de fer jurassiens, grâce à la ligne de Delle, acquièrent une importance considérable. Voyons pourquoi :

1. La concurrence était vive entre compagnies privées françaises et chemins de fer allemands pour l'acquisition du trafic entre, d'une part, la Grande-Bretagne, la Hollande, la Belgique, le Nord et l'Est de la France et, d'autre part, l'Italie.
2. Alors que le Paris - Lyon - Méditerranée (P.L.M.) acheminait son trafic par Vallorbe et le Simplon, et l'Allemagne par le Gothard, la Compagnie française de l'Est n'avait que Delle, car Bâle était fermée au trafic avec la France, celle-ci ayant perdu l'Alsace-Lorraine.

Dans le but de créer une relation plus directe, donc plus compétitive que les deux précédentes, la Compagnie de l'Est s'entendit avec le canton de Berne pour entreprendre la construction d'une nouvelle voie d'accès au Simplon à travers les Alpes bernoises. Le projet du chemin de fer du Lötschberg, accepté par les citoyens bernois en 1902², était financé par le canton, diverses banques françaises et suisses et, dans une très faible mesure, par la Confédération (les C.F.F. étaient opposés au nouveau tracé qui concurrençait le Gothard).

Du côté français, le projet de construction du nouveau tronçon rencontra un écho favorable à l'échelon politique le plus élevé. Preuve en est le rapport qu'adressait le Gouvernement français à la Chambre des Députés, en 1909 : « (...) Actuellement la voie la plus directe entre la Belgique et la Hollande d'une part, le nord de l'Italie d'autre part, passe par Luxembourg - Metz - Bâle et le Gothard, évitant entièrement le territoire français. Le trajet Anvers - Milan est par cette voie de 976

¹ Avertissement : Mon exposé ne traite pas de la compagnie régionale des « Chemins de fer du Jura » (C.J.) Dans les perspectives de développement du trafic marchandises par Delle, je ne tiens pas compte de l'éventualité de l'apport du port de Bourogne, l'exploitation de celui-ci restant pour l'instant hypothétique.

² « Les districts jurassiens se distinguèrent par un vote compact en faveur de l'entreprise. » (Lièvre, in *Centenaire du Journal « Le Jura » -- 1850-1950. Un siècle de vie jurassienne.*)

kilomètres (...) Après l'établissement de la ligne du Lötschberg, le trajet Anvers - Milan par Namur - Ecouviez - Belfort - Delle - Berne - Lötschberg - Simplon serait de 985 km. Mais en exécutant le raccourci Moutier - Granges (...) l'avantage passe à la voie française, qui devient plus courte de 7 km que la voie allemande. » De ce fait, une fois le percement du Lötschberg effectué, le raccourci du tunnel Moutier - Granges s'imposait. La Compagnie de l'Est finançait ces travaux à 40 %. La Confédération demanda que ce tunnel fût construit de façon à permettre la pose ultérieure de la double voie. Sans succès ! Elle ne participait pas au financement. Il est permis de penser que si la Compagnie de l'Est avait pu prévoir le retour de l'Alsace-Lorraine à la France, ce dernier percement n'aurait peut-être jamais eu lieu. De toute façon, le raccourci du tunnel a irrémédiablement déclassé la ligne Moutier - Sonceboz.

La défaite allemande en 1918, le retour de l'Alsace-Lorraine à la France avec comme conséquence la réouverture du point-frontière de Bâle et plus tard la crise économique des années 30 sont autant d'éléments du déclin de Delle par rapport à la période d'avant 1914. Malgré tout, le trafic restait fort appréciable ; des pointes de l'ordre de 2 millions de tonnes brutes par an étaient atteintes, ce qui est loin d'avoir été le cas depuis 1945. Une illustration dans le trafic marchandises : le bétail en provenance de l'est européen à destination des abattoirs de Paris transitait intégralement par Delle. Dans le service des voyageurs ce point-frontière enregistrait une variété de relations internationales que l'on a peine à imaginer aujourd'hui. Voici quelques exemples tirés de l'horaire d'été : en 1920, Delle voyait passer un direct de nuit qui conduisait, certains jours, des voitures directes Coire - Paris, Brigue - Interlaken - Calais. En 1930, la relation Coire - Paris avait disparu, mais d'autres apparaissaient : Milan - Paris, Brigue - Boulogne. En 1938 enfin, il subsistait Interlaken - Paris/Calais/Boulogne, et une voiture Venise - Paris circulait périodiquement.

Cette même année, la S. N. C. F. (Société Nationale des Chemins de fer Français) vit le jour. Cette compagnie a, dès le début, pour principe fondamental la concentration des trafics. Le transit franco-suisse sera dès lors axé principalement sur les gares-frontières de Genève, Vallorbe et Bâle.

Après les hostilités, une date à retenir : 1948. Cette année-là, les gouvernements français et suisse convenaient de l'établissement de la gare internationale à Delle, dès que l'état des travaux de reconstruction le permettrait. Le projet était réalisé en 1967. C'est une étape importante de la reprise du transit ferroviaire par Delle, car elle est la preuve que la S. N. C. F. désire poursuivre l'exploitation de ce point-frontière, au moins en tant que « soupape de sûreté » de la gare de Bâle.

Trafic actuel et perspective d'avenir

Alors que le trafic des voyageurs en transit par Delle est très faible et que la paire de trains directs Berne - Belfort avec voiture directe ou correspondance pour Paris ne subsiste que grâce à la subvention cantonale, le trafic marchandises est en constante progression. Qu'on en juge par les résultats suivants, exprimés en tonnes brutes, pour les deux sens :

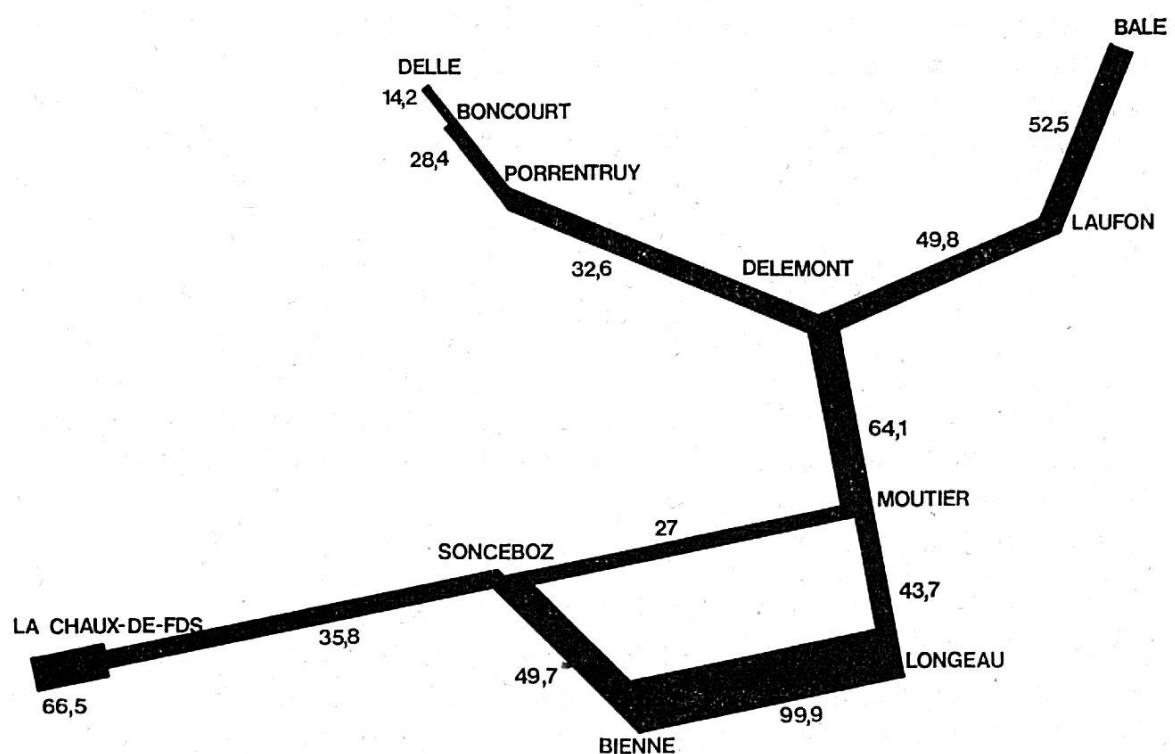
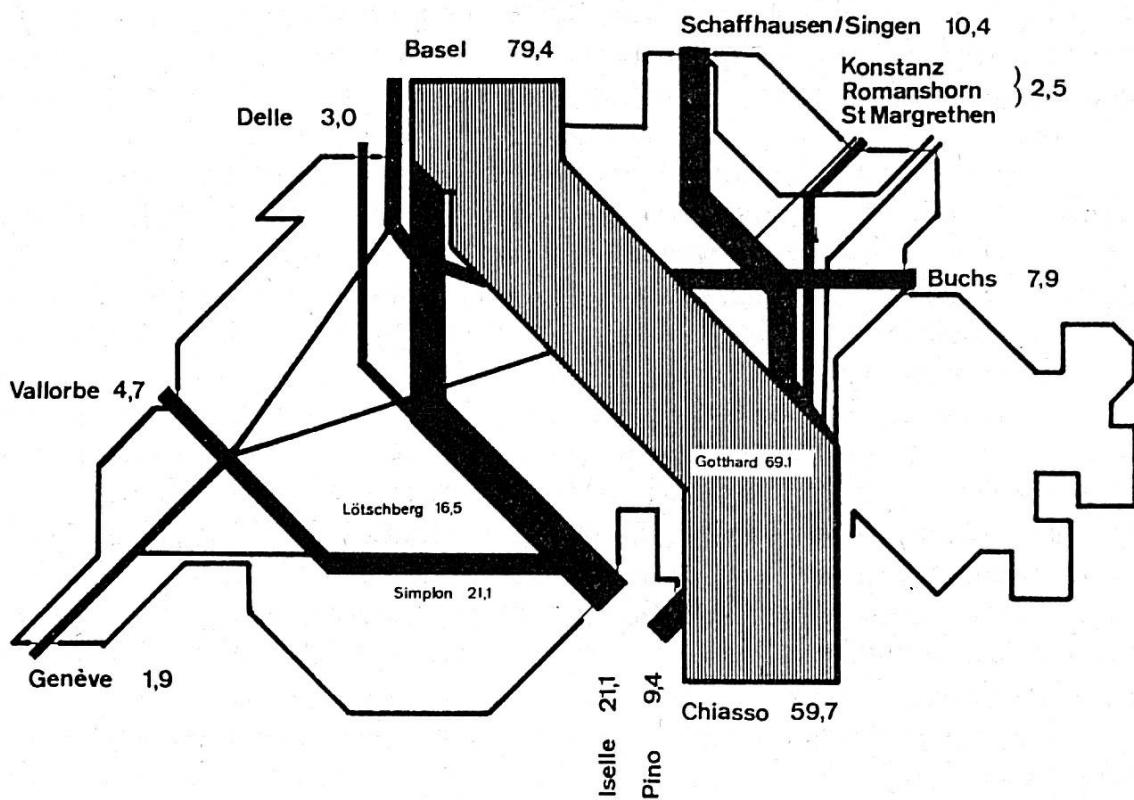
1960 :	350 200 t.
1969 :	902 600 t.
1972 :	1 034 000 t.

Pour l'avenir, les perspectives sont favorables. Les transports en provenance de la zone industrielle Sochaux-Montbéliard, particulièrement de Peugeot, ferraille et produits finis pour l'Italie, se développeront. A ce sujet, notons l'évolution du transit des voitures exportées qui, de 1969 à 1972, ont progressé de 400 % ! Le transport de bois à papier de France vers l'Italie a également enregistré une augmentation. Dans le cadre du trafic d'importation, la Régie Renault établit son nouveau dépôt pour la Suisse à Oensingen. Il est probable que les convois alimentant celui-ci transiteront par Delle.

Enfin, le percement du tunnel sous la Manche est prévu pour les années 80. Citons à ce propos M. André Brocard, directeur du Ier arrondissement des C. F. F., qui disait, au sujet du rôle futur de la ligne du Simplon : « (...) Le trafic marchandises pourra augmenter encore lorsque le tunnel ferroviaire sous la Manche aura été construit. Le trafic avec la Grande-Bretagne sera déporté vers l'ouest, pour le faire entrer plus nettement dans la zone d'influence du Simplon, que ce soit par Vallorbe et le Valais ou par Delle et le Lötschberg. »

Réseau ferré jurassien et contexte suisse

Avant d'aborder la situation des chemins de fer dans le Jura, examinons un court instant la politique générale des C. F. F. Le développement économique extraordinaire de notre pays depuis les années 50 jusqu'à nos jours a eu des répercussions directes sur la demande de transports de marchandises par le rail. Le réseau, au lendemain de la guerre, n'était pas en mesure d'absorber une telle explosion de trafic. Les C. F. F. se sont appliqués à améliorer et à moderniser leur réseau. L'essentiel de cet effort s'est porté sur les réalisations favorisant les trafics d'importation, d'exportation et de transit, ce dernier étant considéré à juste titre comme la « poule aux œufs d'or » des chemins de fer suisses, c'est-à-dire : reconstruction et extension des principales gares-frontières, des voies d'accès au Gothard et, dans une moindre mesure, au Lötschberg et au Simplon.



Densité moyenne des trains-voyageurs par jour (1970)

Le premier tableau ci-dessus illustre l'énorme part du transit nord-sud/sud-nord par rapport à l'ensemble (91 %), ainsi que l'importance prépondérante de la ligne du Gothard et de ses têtes de ligne Bâle et Chiasso.

Il n'est dès lors pas surprenant que l'équipement des lignes jurassiennes n'ait guère retenu l'attention de la direction des C. F. F. jusqu'à ce jour. Voyons plus spécialement la position de la ligne Bâle - Delémont - Moutier - Granges-Nord - Bienn - Berne, par rapport à celle dite du Hauenstein, Bâle - Olten - (Berne), qui toutes les deux relient Bâle au Lötschberg.

La première est longue de 107 km, dont 47 en double voie. Quelques caractéristiques du parcours jurassien : sont doublés les tronçons Bâle - Aesch et Delémont - Choindez ; la gare de Delémont impose le rebroussement ; trois stations, Liesberg, Bärschwil et Zwingen, ont été modernisées et agrandies dans les années 1955-60.

La seconde, longue de 106 km, doublée intégralement, sans rebroussement, est considérée par les C. F. F. comme la seule voie d'accès au Lötschberg depuis Bâle.

La faiblesse majeure du tracé passant par notre région est la forte proportion (56 %) de simple voie ; ceci est un handicap à la fluidité du trafic. Cette situation est aggravée par le fait que la Compagnie de chemin de fer Moutier-Longeau, qui fait partie du groupe B. L. S. (Berne - Lötschberg - Simplon), possède le tunnel de la Montagne de Granges, long d'environ 7 km. Sur le plan tarifaire, il est prévu, lors du franchissement de ce tunnel, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, la surtaxe dite de montagne qui représente une augmentation de 100 % de kilomètres-tarif. Ceci pénalise la population jurassienne, particulièrement les personnes se rendant au travail à Granges et à Bienn.

Rachat du groupe B. L. S. par la Confédération — Doublement du Lötschberg

Ce rachat nous intéresse directement, car la suppression de cette surtaxe de montagne entre Moutier et Longeau n'aura lieu qu'une fois cette reprise effectuée. Celle-ci est liée :

1. au rachat des chemins de fer rhétiques,
2. au concept des traversées ferroviaires alpines.

Ce dernier, arrêté par le Conseil fédéral, qui prévoit en première étape le doublement intégral du Lötschberg, devrait être soumis aux Chambres cette année encore. Enfin, cette reprise n'interviendrait qu'une fois le doublement des 38 km restant à simple voie achevé (il s'agit des voies d'accès au tunnel Frutigen - Kandersteg et Goppenstein - Brigue).

Durée approximative des travaux : 10 ans ; prix : 1 milliard.

Le B. L. S., qui n'a cessé d'être géré dans l'optique qu'il ne sera jamais propriété de la Confédération, est prêt à entreprendre ces travaux et les plans de détail sont établis. Les C. F. F., eux, améliorent les installations de Brigue et l'administration des chemins de fer de l'Etat italien modernise Domodossola et prévoit la construction d'un triage à haute capacité à Villa d'Ossola, en aval de Domodossola. Tout cela permettra d'absorber, de part et d'autre du Simplon, l'accroissement du trafic qu'entraînera le doublement du Lötschberg. Selon les études prospectives des C. F. F., ce doublement portera la capacité annuelle de cette ligne, qui est de 3 millions de tonnes nettes actuellement, à 10 millions environ.

Et du côté nord, qui comprend également notre région ? Le budget 1973 prévoit le doublement de Bärschwil à Zwingen et de Schüpfen à Münchenbuchsee, entre Biel et Berne. Au total 12 km. Souhaitons que cette démarche encourageante ne restera pas isolée, car seul le renforcement de l'ensemble du tronçon Biel - Delémont - Bâle, qui est aussi un élément de la liaison la plus courte entre la cité rhénane et la Suisse romande, permettra la pleine utilisation de la capacité de la voie transalpine du Lötschberg.

Chemins de fer et service voyageurs

Conséquence du développement formidable de la motorisation de 1950 à 1970 — le trafic routier a pris en 20 ans une ampleur que les chemins de fer ont mis 100 ans à atteindre — la part revenant au rail dans le marché des transports est tombée du 1/3 au 1/5. Dans la même période, les sommes consacrées à la construction et à l'amélioration du réseau routier, qui étaient en 1950 d'environ 150 millions, se sont montées en 1968 à 1650 millions, alors que les dépenses des chemins de fer suisses pour la construction et la modernisation de l'infrastructure sont passées de 100 millions à 291 millions dans le même laps de temps. Les chemins de fer sont, on le voit, nettement désavantagés sur le plan des possibilités d'investissement.

La seule solution pour le chemin de fer, dans le contexte actuel, est d'améliorer l'offre tant qualitative que quantitative avec les moyens qu'il a maintenant — ou tout au moins dans quelques années — à sa disposition. Je paraîtrai aux yeux de certains bien optimiste, mais le projet, actuellement à l'étude à la Direction générale des C. F. F., qui s'appelle *horaire cadencé suisse*, me paraît le mieux à même de porter remède à la régression continue du trafic ferroviaire voyageurs.

Ce concept n'est d'ailleurs pas nouveau aux chemins de fer. Il est appliqué avec succès depuis de nombreuses années en Hollande et sur quelques lignes principales en Grande-Bretagne. Aux C. F. F., depuis 1968, un tel horaire est en vigueur dans le trafic de banlieue, entre

Zurich et Rapperswil. Dans ce dernier cas, l'augmentation des personnes transportées se situe aux alentours de 15 %.

Les principales caractéristiques de ce projet sont :

- Intervalle normal, entre trains de même catégorie, de 60 minutes.
- Dessertes locales pour le moins aussi satisfaisantes qu'avec l'horaire actuel.
- Trois catégories de trains : intervalles, directs régionaux, omnibus.
- Prise en considération du trafic marchandises et des transports internationaux de voyageurs.

L'augmentation de l'offre prévue est d'environ 40 %, et cela avec l'effectif du personnel et le matériel roulant voyageurs situation 1972, le matériel de traction situation 1977 et une fois achevés les travaux définitivement prévus : liaison ferroviaire de l'aéroport Zurich-Kloten et ligne du Heitersberg (voie directe Killwangen-Rapperswil, dont les caractéristiques principales sont : gain d'environ 8 km pour les directs intervalles Berne-Zurich, évitant Brugg et Baden ; voie d'accès à la nouvelle gare de triage Zurich - Vallée de la Limmat pour les trains provenant du Gothard).

« Pour la clientèle, la nouvelle offre se traduira par un plus grand nombre de possibilités de départs, un horaire plus facile à mémoriser et une réduction des temps de parcours moyens. L'adoption de cet horaire simplifiera les voyages ferroviaires et les transports publics gagneront en popularité. »

Telle est la conclusion du rapport des auteurs de ce projet.

J'ai particulièrement insisté, en dernier lieu, sur le projet d'horaire cadencé, car il me paraît le mieux apte à satisfaire la demande de transports entre les centres intermédiaires jurassiens de Porrentruy, Delémont et Moutier.

En outre, en réponse à certains qui ont la fâcheuse tendance de ne parler des chemins de fer qu'à l'imparfait, les considérations ci-dessus fournissent une preuve supplémentaire des possibilités qu'ont les chemins de fer, aujourd'hui comme il y a cent ans, de résoudre les problèmes de transport.

LA TRANSJURANE

par Jean Eckert

Ce qu'éprouvaient en 1865 nos ancêtres à propos des liaisons ferroviaires, nous le ressentons aujourd'hui à propos des communications routières et, pourquoi ne pas le dire, à propos de la Transjurane, c'est-à-dire un sentiment d'abandon, de frustration, d'iniquité. Cependant, contrairement à nos aînés, nos réactions face à l'adversité sont sporadiques, incohérentes. Certains jours on crie au scandale, les jours suivants on redevient fataliste, ou bien, l'on ne veut plus se battre contre des moulins à vent. Ce manque de ténacité, de coordination et de continuité dans nos revendications en matière de construction de routes, n'a conduit jusqu'ici, malgré une débauche inconsidérée d'énergie, qu'à des avantages limités en ampleur et dans le temps, simples diversions pour dévier l'effort principal et reporter l'échéance du problème vital que représente, pour le Jura, son désenclavement par la création de voies de communications routières de grand transit.

Avant d'aller plus loin, il m'apparaît opportun d'esquisser ces voies de grandes communications, dont la Transjurane est l'épine dorsale, dans la contexture du réseau des grandes routes du Jura et de celle des réseaux autoroutiers français et suisse. Préalablement, je me dois de rappeler les raisons principales pour lesquelles la mise à l'écart du Jura du réseau des routes nationales représente une injustice flagrante par rapport aux autres régions de la Confédération. J'en citerai huit :

1) Par suite de la modification de l'article premier de la Constitution bernoise le 29. 10. 1950, il est reconnu que le canton de Berne est formé de deux peuples : celui de l'ancienne partie du canton et celui du Jura. Le Jura avait acquis de ce fait une personnalité que la Commission de planification n'a pas cru bon de prendre en considération.

2) Tous les cantons et demi-cantons, à l'exception d'Appenzell Rhodes-Intérieures, sont desservis par au moins une route nationale.

3) Le Jura bernois, avec une population de 140.000 habitants, est la région de Suisse la plus importante à être à l'écart du réseau des routes nationales.

4) Géographiquement, le Jura bernois présente quelques traits d'analogie avec le Tessin.

De langue française, il est séparé du Plateau suisse alémanique par la chaîne du Jura, obstacle certes moins infranchissable que les Alpes, donc plus facile et moins coûteux à maîtriser. L'Ajoie, pour sa part, sort

même des frontières naturelles pour former en quelque sorte une tête de pont helvétique en territoire français.

Il faut reconnaître toutefois que la population du Jura égale la moitié de celle du Tessin et que notre région n'est plus traversée par une voie de pénétration importante venant de France. Il n'en reste pas moins vrai que le Tessin sera relié à la Suisse alémanique par deux tunnels routiers et une route alpestre classés tous trois dans le réseau des routes nationales.

Loin de moi l'idée de critiquer les liaisons routières avec le Tessin : elles sont nécessaires et justifiées à tous les points de vue. Je voudrais simplement souligner la différence de traitement qui a été appliquée au Jura, qui n'en demandait pas autant.

5) Avant la première guerre mondiale, alors que l'Alsace était allemande, Boncourt était une porte d'entrée franco-suisse de grande importance. Il n'y a pas de raisons pour que cette liaison franco-suisse à travers le Jura ne soit pas revalorisée.

6) En application de la théorie des grands centres, la Commission de planification, dans son rapport final, a postulé que non seulement le Jura-Sud, mais également les régions de Delémont et de Porrentruy étaient dans la zone d'influence de la localité semi-centrale de Bienne. Il s'agit là d'une appréciation toute gratuite qui a définitivement scellé le sort d'une route nationale dans le Jura bernois.

En effet, d'une étude faite sur la *Typologie des communes du Jura bernois*, par le Centre de recherches en anthropologie régionale de l'Université de Genève, je tire ce qui suit :

1. — L'Ajoie et la région de Delémont forment deux régions plus ou moins autonomes, polarisées par leur chef-lieu.

2. — Les districts de Moutier et de Courtelary sont polarisés par Granges et Bienne, les Franches-Montagnes par La Chaux-de-Fonds, Laufon par Bâle et le Clos-du-Doubs par Delémont et Porrentruy.

La faiblesse du secteur tertiaire, l'évolution lente du taux d'urbanisation des différentes régions du Jura et la proximité de villes en pleine croissance telles que Bâle et son agglomération, Granges, Bienne, La Chaux-de-Fonds, qui semblent polariser une immense partie du Jura, conduisent à se poser les questions suivantes :

a) Dans quelle mesure ces villes ne drainent-elles pas consommateurs et producteurs habitant le Jura ou qui pourraient s'y établir ?

b) Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas réduit à un réservoir de main-d'œuvre et à une zone verte ?

c) Dans quelle mesure le Jura n'est-il pas une région en passe de devenir marginale ?

Le Jura est incontestablement une région prospère, mais les Jurassiens ne participent pas intégralement aux développements sociaux fondamentaux des sociétés globales modernes.

7) La construction du réseau des routes nationales occupe en partie les entreprises indigènes, ce qui contribue indirectement à la prospérité d'une région tout en permettant à ces entreprises de se développer et de s'équiper convenablement en fonction d'une exécution rationnelle des travaux, ce qui ne saurait que profiter aux autres maîtres d'ouvrages.

8) Sans vouloir faire preuve d'esprit antidémocratique, qu'il me soit permis enfin de relever ce qui suit :

« Le Jura compte le 2,1 % des véhicules à moteur immatriculés en Suisse. La part du Jura à la construction du réseau des routes nationales est du même ordre. Il en ressort donc que si le réseau des routes nationales coûtera 20 milliards, le Jura aura versé en 1985 plus de 400 millions de francs pour sa réalisation, tout en restant tenu à l'écart de ce réseau. Actuellement, la part à payer par le Jura s'élève à 150 millions de francs. »

Mais, nous dira-t-on, le Jura n'est pas tout à fait délaissé puisqu'il est desservi par un réseau de routes principales. Je rappelle que ce réseau comprend :

la T 6 : Boncourt - Porrentruy - Delémont - Moutier - Sonceboz - Bienne,

la T 18 : Delémont - Bâle, et

la T 30/18 : Sonceboz - La Chaux-de-Fonds.

Toutefois, il faut savoir, d'une part, que le montant des subventions fédérales disponibles est insuffisant et que, d'autre part, le taux de ces subsides est modeste. Pour le canton de Berne, le taux ordinaire est fixé à 35 % pour les aménagements et à 50 % pour les constructions nouvelles, contre 85 % pour les routes nationales de 1^{re} et 2^e classes. Il en résulte que le canton doit supporter la plus grande partie des dépenses d'aménagement des routes principales. Tenant compte de sa situation financière et de ses nombreux engagements dans d'autres secteurs, le canton de Berne n'est pas à même, avec de si modestes subventions, de procéder à l'aménagement de son réseau de routes principales à une cadence compatible avec les impératifs de la sécurité et de la fluidité du trafic et d'un programme d'aménagement rationnellement conçu.

Ainsi, en dépit d'un effort financier particulier, il faudra plus de dix années pour aménager la section de la T 6 Bienne-Sonceboz. Compte tenu de l'augmentation des recettes provenant des routes principales et secondaires, il faudra près de 20 ans pour achever dans le Ve Arrondissement l'aménagement des routes principales selon les directives du S. F. R. D. * Il va sans dire que par suite de l'accroissement constant du trafic, ces directives seront dépassées bien avant l'achèvement de cet aménagement, ce qui conduira à prendre de nouvelles dispositions nécessi-

* Service fédéral des Routes et des Diges.

tant des dépenses plus élevées, ce qui aura pour effet de prolonger les échéances d'exécution. Ainsi donc, le fait d'être desservi par un réseau de routes principales ne saurait résoudre le problème des voies de communications internes et avec l'extérieur de manière satisfaisante.

Si les sociologues constatent que le Jura est en passe de devenir une région marginale, les recensements généraux de la circulation effectués tous les cinq ans le prouvent également. En effet :

1) Bien que l'accroissement du taux de motorisation dans le Jura soit pratiquement le même que celui de la moyenne suisse, l'augmentation du trafic entre 1965 et 1970 est de 3 % par année au lieu de 7 % pour la moyenne suisse, soit une augmentation représentant 43 % de cette moyenne suisse. Ces chiffres se basent sur les recensements effectués aux postes de recensement principaux de Zwingen et Péry, soit sur la route Bâle - Delémont - Bienne, avant l'ouverture de la N 2 Bâle - N 1 à Härkingen.

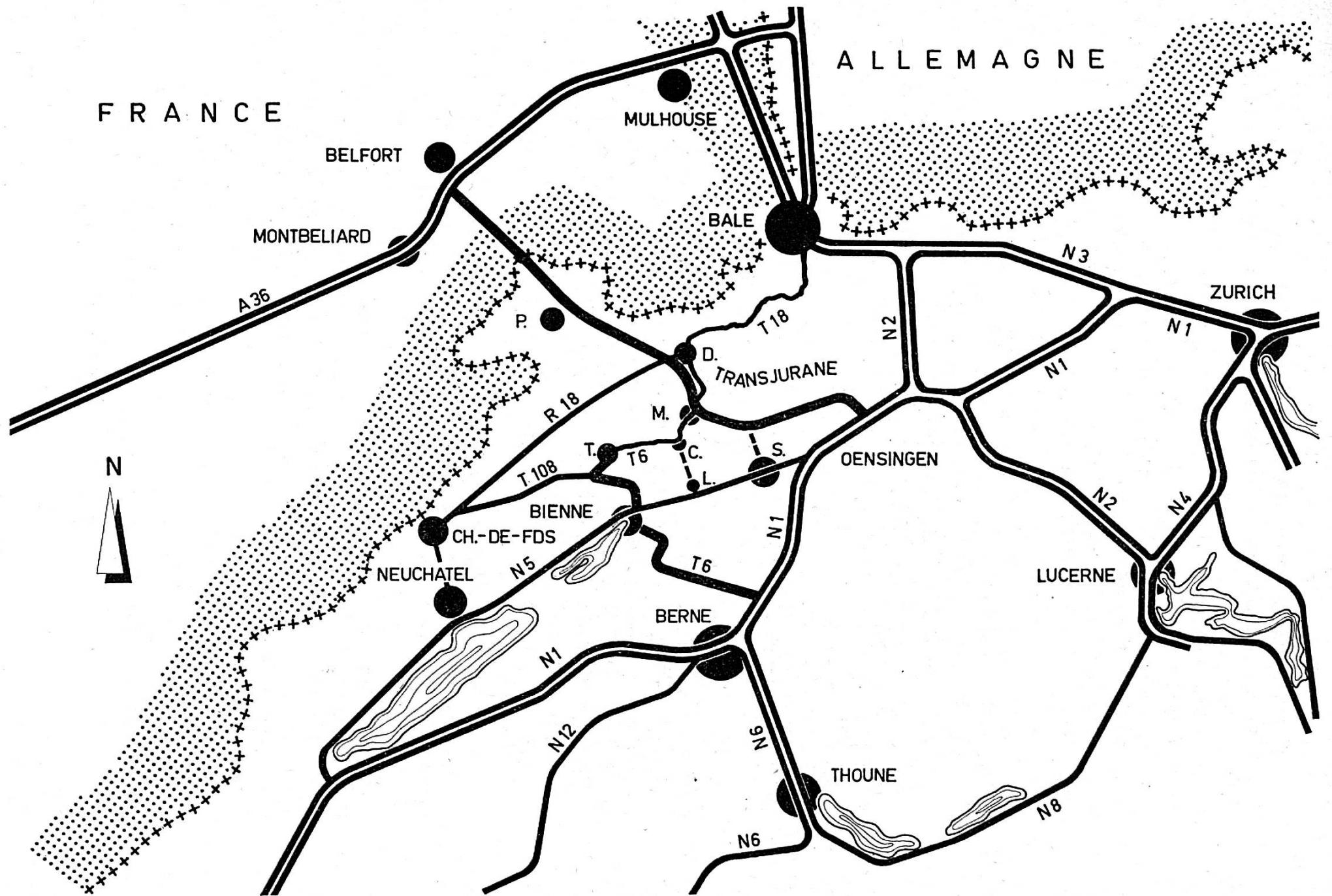
2) Un examen plus approfondi des recensements nous fait découvrir la cause de cette anomalie : si le trafic des véhicules indigènes croît proportionnellement à l'accroissement du taux de motorisation, en revanche, le pourcentage des véhicules étrangers au canton et à la région est en régression constante.

C'est bien la preuve que si nous ne réagissons pas, le Jura deviendra irrémédiablement une région marginale.

Une étude de la structure du trafic entre Bâle et Bienne confirme les constatations que nous venons d'énoncer. Bien plus, elle démontre indubitablement que la route Bâle - Delémont - Bienne n'est pas une liaison Bâle - Bienne, mais une voie de pénétration Bâle-Jura et Bienne-Jura : ainsi les recensements de circulation effectués en 1970 montrent par exemple que seulement 10 % des véhicules immatriculés BS, recensés à Zwingen, passent à Péry ; et cela se passait avant l'ouverture de la N 2 ! Il est facile d'imaginer ce qu'il en sera lorsque la N 5 Soleure - Bienne sera construite comme autoroute !

A ce propos, la carte de gain de temps à partir de Bâle, carte publiée dans le rapport final de la Commission de planification, donne d'utiles renseignements :

De Bâle à Bienne par la N 2, la N 1 et la N 5, le gain de temps sera de 40 minutes par rapport à l'itinéraire empruntant le Jura. Si l'on ajoute à cet avantage l'attrait indiscutable qu'offre la sécurité des autoroutes, il ne fait aucun doute qu'il ne faudra plus s'attendre, à l'avenir, à un trafic de transit notoire entre Bâle et Bienne à travers le Jura.



C'est un lieu commun d'affirmer que les grandes voies de communications stimulent le développement économique des régions qu'elles traversent.

Puisque nous ne pouvons rien espérer d'une liaison Bâle - Bienne et qu'une telle liaison ne ferait qu'accentuer l'isolement de l'Ajoie, jetons un coup d'œil sur le réseau des routes nationales. Immédiatement, nous sommes frappés, d'une part, par la pauvreté des liaisons franco-suisse (une autoroute à Bâle vers Mulhouse, une autoroute à Genève vers le Sud et une route nationale de 3^e classe à Vallorbe en direction de Besançon) et, d'autre part, par la complexité du nœud routier de Bâle vers lequel convergent pas moins de trois autoroutes et sept routes principales à grande circulation.

Comment la France envisage-t-elle ses liaisons avec la Suisse ? En ce qui concerne le Jura bernois, et dans l'état actuel des travaux de construction des réseaux autoroutiers français et suisse, un premier indice nous est donné par l'édition 1970 de la carte Michelin des grandes routes à l'échelle 1 : 1 000 000, sur laquelle figure en rouge pour la première fois la route No 30 Moutier - Balsthal - Oensingen, ce qui classe la route Belfort - Oensingen à travers le Jura au rang de voie de raccordement au réseau autoroutier suisse et de liaison franco-suisse.

Nous référant au réseau des autoroutes françaises tel qu'il est prévu en 1978, nous constatons que l'autoroute A 36 reliera Beaune à l'HAFRABA en passant par Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse.

Cette autoroute est susceptible de reprendre à Beaune le trafic de la A 6 Paris - Avallon à destination de la Suisse. Le trafic à destination de la Suisse romande et du Simplon se dirigera dès Besançon vers Vallorbe et les Verrières, alors que celui à destination de la Suisse alémanique continuera vers Mulhouse pour pénétrer à Bâle par la A 35.

Or, j'ai relevé tout à l'heure la complexité du nœud autoroutier de Bâle. Le trafic venant de la France par la A 35 et celui venant de l'Allemagne par l'HAFRABA traverseront Bâle par deux routes express actuellement en construction. Il ne fait pas de doute qu'à plus ou moins longue échéance, ces routes express seront saturées et qu'une voie de dégagement pour les soulager s'imposera.

Et les formalités douanières ne sont pas pour arranger les choses : les principales victimes en sont actuellement déjà les transports routiers internationaux qui subissent, par forte affluence, des retards de plus d'une journée, à telles enseignes qu'actuellement certains transports n'hésitent pas à faire le détour par Boncourt, où le poste de douane est moins chargé.

Il est dès lors logique, ainsi que le propose M. Bonnand, ancien préfet de la Franche-Comté, dans un article publié dans la Revue économique franco-suisse, de prévoir une liaison routière à travers le Jura bernois de la région Belfort - Montbéliard à Oensingen. Sur territoire suisse, cette liaison n'est autre que la Transjurane.

Arrêtons-nous un instant sur la section française de cette voie de communication et relevons les points principaux suivants :

1) Le tracé de cette section est admis par le Ministère de l'Equipment. Le profil normal adopté comporte deux chaussées de 7 m. 50 de largeur séparées par un terre-plein central de 1 m. 50. Il s'agira donc d'une route express reliée à la A 36 à Trétudans et à la frontière suisse à Boncourt. L'acquisition des terrains et l'établissement du projet définitif sont en voie d'exécution. La construction d'une première étape à deux voies Morvillars - Delle est prévue en 1974.

2) Cette route express servira également de desserte pour le port de Bourogne situé à 9 kilomètres de la frontière suisse. Le canal du Rhône au Rhin est actuellement mis à grand gabarit, c'est-à-dire qu'il permettra le passage des convois poussés de 3000 tonnes, ce qui supprimera le transbordement du fret des chalands sur des péniches et diminuera les frais de transport. Par suite des restrictions financières, les travaux n'avancent pas à la cadence souhaitée. Il semble toutefois que la mise à grand gabarit de tout le canal devrait intervenir pour 1985, date prévue pour l'ouverture par les Allemands du canal Rhin-Danube. Le port de Bourogne n'intéressera la Suisse et plus particulièrement le Jura bernois que lorsque le grand gabarit sera réalisé.

Trois ans après son ouverture de bout en bout, les courants escomptés dépasseront douze millions de tonnes, soit 9 millions de tonnes pour les besoins français, 1 million de tonnes pour les besoins helvétiques et 4 millions de tonnes vers l'Allemagne qui, jusqu'à Mayence, se situe dans l'hinterland de Marseille pour les produits méditerranéens, africains et ceux en provenance du Moyen-Orient. Les coûts de transport seraient de l'ordre de 1,5 centime la tonne/kilomètre ; l'on pourrait aller en navigation continue de Strasbourg à Marseille en moins de 48 heures.

3) Autour des ports de Bourogne et d'Etupes, une vaste zone industrielle est en voie d'aménagement. A Bourogne même, 97 hectares sont réservés à cette fin, dont 50 sont actuellement équipés. Pour sa part, le canton de Berne a fait l'acquisition de 8 ha.

On prévoit que d'ici la fin du siècle, Belfort et Montbéliard formeront des agglomérations urbaines de plus de 200.000 habitants. A noter que Belfort et Montbéliard sont distantes respectivement de 24 et 15 kilomètres de la frontière suisse à Boncourt.

Comme je l'ai dit précédemment, la Transjurane rejoindrait la N 1 à Oensingen. Oensingen est non seulement situé pratiquement au centre de gravité du réseau des autoroutes d'où la circulation peut éclater dans tous les azimuts, mais aussi à proximité de la région de la Suisse la plus industrialisée. Sur la base de cartes de gain de temps que nous avons établies, nous pouvons affirmer ce qui suit :

1) A partir de Besançon, le trafic en direction de Berne et de l'Oberland bernois, de la Suisse centrale et orientale aura avantage à emprunter la Transjurane.

2) A partir de Moutier, la Transjurane assure des liaisons plus rapides et plus courtes vers les régions de la Suisse centrale et orientale. En ce qui concerne la liaison avec Berne et la Suisse romande, à l'exception de Neuchâtel, la Transjurane est compétitive au point de vue temps de parcours par rapport au tracé par Bièvre, mais l'itinéraire est un peu plus long.

Le Jura ne veut pas une route « culturelle ». Du reste le réseau des routes principales, convenablement aménagé, satisferait à cette exigence. Ce qu'il désire, c'est un désenclavement par l'établissement d'un axe à grand trafic susceptible de promouvoir et de diversifier son développement économique et industriel. Il cherche à s'affirmer en tant que peuple en se regroupant autour de ses centres les plus importants et plus particulièrement des régions autonomes de Porrentruy, Delémont et Moutier. Il ne veut pas donner la priorité à un axe Bâle - Delémont - Bièvre, ce qui conduirait à fin contraire, car vouloir améliorer les liaisons routières avec Bâle, Bièvre ou La Chaux-de-Fonds, c'est accélérer l'éclatement et la dépendance du Jura vis-à-vis de ces métropoles. Dès lors, il apparaît logique de réunir les régions indépendantes et semi-indépendantes de Porrentruy, Delémont et Moutier, par une route économique à grand trafic aboutissant de part et d'autre à un réseau autoroutier et à une région fortement industrialisée. Ces trois agglomérations interdépendantes devraient être aptes à polariser à leur tour les régions qui actuellement sont l'hinterland de Granges, Bièvre et La Chaux-de-Fonds, grâce à la création de voies de communications rapides.

Au vu de ce qui précède, la vocation de la Transjurane se dégage clairement :

1) Elle relie le réseau autoroutier français à son homologue helvétique.

2) Elle joint la région industrielle de Belfort/Montbéliard à celle du Plateau suisse.

3) Elle conduit, par la voie la plus courte, le trafic à destination de la Suisse alémanique et du Tessin au centre de gravité du réseau des autoroutes suisses (économie de 27 km).

4) Elle remplit, par rapport à Bâle, le rôle de route de dégagement.

5) C'est la prolongation logique de la route express française Tré-tudans-Dérizet.

6) C'est une voie de desserte intéressante pour Bourgogne, qui peut être considéré comme le port méditerranéen de la Suisse.

7) C'est une voie de pénétration franco-suisse intéressante entre Bâle et Vallorbe.

8) Elle tient compte de toutes les données du problème et prend pleinement en considération les aspirations du peuple jurassien.

9) Elle permet la hiérarchisation du réseau des routes principales du Jura, à savoir :

- La Transjurane en tant que route nationale ou route principale d'ordre supérieur.
- La T 6 : Bienne - Sonceboz en tant que pénétrante sud avec une bretelle sur la Chaux-de-Fonds (T 30) et une bretelle sur Moutier (T 6).
- La T 18 : Bâle - Delémont en tant que pénétrante est.

Pour que la Transjurane remplisse sa mission et ait sa raison d'être, il faut que la construction de l'autoroute A 36 et celle de la route express Trétudans-Déridez soient terminées. Cette condition sera remplie bien avant que la Transjurane ne soit réalisée, c'est-à-dire dès 1978.

Remarquons enfin que le trafic issu de la A 6 à destination de la Suisse romande aura avantage à pénétrer en Suisse à Vallorbe. C'est pourquoi une liaison avec la Suisse romande par la Transjurane n'est intéressante que pour le trafic provenant de la région Belfort - Montbéliard. En conséquence, la Transjurane étant avant tout une liaison France-Suisse alémanique, son tracé doit se diriger vers Oensingen et non vers Bienne.

Depuis 1966, on parle de la Transjurane Boncourt - Oensingen. La grande majorité des Jurassiens l'a adoptée, et plus particulièrement les grandes associations : A.D.I.J., Pro Jura, T.C.S., A.C.S., et bien entendu la commission routière jurassienne qui, dans ce domaine, coiffe ces quatre associations. Depuis lors, des résolutions ont été votées, des motions ont été déposées au Conseil national et au Grand Conseil. Cela a abouti à la création d'une commission fédérale chargée d'étudier l'extension et la hiérarchisation du réseau des routes principales. Durant quatre années, cette commission a œuvré pour arriver au résultat que le Jura n'a pas besoin de Transjurane, si ce n'est la liaison Bâle - Delémont - Bienne.

Une telle proposition est stupéfiante sinon machiavélique : on veut accentuer la dépendance du Jura par rapport aux grands centres de Bâle et Bienne, isoler l'Ajoie et, de ce fait, favoriser l'éclatement définitif du Jura. On nous offre une route de grande communication sur laquelle le trafic de transit sera quasi inexistant, et l'on ajourne le raccordement à la route express Trétudans-Déridez en vue de favoriser la liaison franco-suisse par Les Verrières, liaison qui sur son territoire français n'aura pas son homologue comme Trétudans-Déridez.

C'est pourquoi nous devons condamner avec la plus grande énergie une telle décision prise unilatéralement, par des personnes hostiles à un désenclavement du Jura et qui se moquent du sort de ses 140.000 habitants. En méconnaissance totale mais volontaire des données du problème, à savoir : les options prises par la France, le développement économique du Jura et la volonté d'un peuple, cette commission a pris sa

décision en se basant exclusivement sur les recensements de circulation et les conclusions de la commission de planification de 1959 ! S'est-on basé sur des comptages de circulation pour décider de la construction du tunnel du Rawyl ?

Ce n'est pas par hasard que les organisateurs de ce colloque ont pensé associer le problème des grandes voies de communications routières à la commémoration du centenaire des chemins de fer jurassiens, tant il est vrai que ce problème présente, à tous points de vue, et un siècle plus tard, des analogies frappantes avec celui qu'ont résolu nos ancêtres, à force de volonté, de ténacité, mais aussi d'engagement et de dévouement personnels. Les fils ne seraient-ils plus tels que les pères ? Le bien-être individuel qui résulte de notre société de consommation les empêcherait-il de s'occuper avec toute l'attention souhaitable, mais avec lucidité, réalisme et perspicacité aux travaux de prospective, pour l'avenir de notre région ?

La Suisse est maintenant partenaire de la C.E.E. Il en résulte que l'on s'achemine vers une libéralisation des rapports frontaliers, dont le Jura a tout à profiter. La Transjurane, qui ne sera certainement pas mise en chantier en tant que telle avant 1980, exige une solution valable pour l'an 2000. C'est dire que les critères d'appréciation doivent être adaptés à la situation et qu'il ne faut pas aborder cette étude avec une conception datant de 1959 !

Si en 1865, le comité d'initiative pour la création d'un réseau ferroviaire jurassien clamait : « Des chemins de fer ou mourir », en 1973, ce cri d'alarme, actualisé sous la forme « Une transjurane ou dépérir », résume assez bien l'état d'isolement chronique que ressent le Jura, ce mal-aimé. Faut-il vraiment que ce peuple laborieux et industriel soit constamment obligé, par ses seuls moyens, de revendiquer ce qui lui revient de droit, en tant que peuple faisant partie de la Confédération ? Doit-il tolérer d'être manipulé et d'être offert en holocauste sur l'autel de l'incompréhension et de l'injustice ? Faut-il toujours que des ingérences venant de l'extérieur ou qu'un égocentrisme régional déplacé s'opposent à un projet revendiqué par la grande majorité de ce peuple avec, comme conséquence, d'en retarder la réalisation et d'entretenir la discorde apparente entre le Jura-Sud et le Jura-Nord ? Non, cela n'est plus tolérable. Le temps des tergiversations doit se terminer. Le Jura doit montrer autant de ténacité, de volonté et d'esprit combatif qu'en firent preuve nos ancêtres pour la réalisation du réseau des chemins de fer jurassiens.

Si notre argumentation en faveur de la Transjurane suffit pour en démontrer la nécessité, elle est insuffisante pour en revendiquer la réalisation dans des délais raisonnables. Seule la volonté clairement et unanimement exprimée du peuple jurassien serait à même d'en accélérer la réalisation pour le bien-être général de notre économie et la prospérité de notre Jura. Il ne dépend que de vous tous de réunir cette unanimité et d'exprimer cette volonté !

II. Discussion générale

résumée par Marcel Rérat

M. G. Moeckli. — J'aimerais vous suggérer d'étudier comment a été obtenu le percement du tunnel Moutier - Longeau. C'est à la volonté française et non pas suisse que nous le devons, la Direction générale des C.F.F. s'y étant d'ailleurs immédiatement opposée. Mais comme la Convention franco-suisse sur les voies d'accès au Simplon prévoyait l'aménagement du Frasne - Vallorbe et du Moutier - Longeau, le Conseil fédéral accorda la concession. Le tunnel fut construit uniquement grâce à des capitaux français, ainsi que l'expose le professeur Volmar, directeur du B.L.S., dans son ouvrage de 1942/43. Lorsque le Conseil fédéral s'aperçut que l'installation d'une double voie dans le tunnel serait profitable au développement du trafic, on répondit qu'il n'y avait pas assez d'argent. Or la vérité est que sur les 33 millions disponibles, 25 avaient été affectés au percement du tunnel et qu'il restait 8 millions. Ces huit millions ont été attribués par le canton au secteur routier de Frutigen - Kandersteg, avec mise en hypothèque sur le compte du Moutier - Longeau. C'est la Confédération qui aurait dû entreprendre la construction du tunnel. Non seulement elle ne l'a point fait, mais les C.F.F. se sont mis à percer le tunnel du Bas-Hauenstein, qui détournait le trafic.

En 1954, les prêts suisses à la S.N.C.F. pour l'électrification de lignes françaises (Reding - Strasbourg - Bâle, Dijon - Vallorbe, Frasne - Pontarlier) excluaient le tronçon Delle - Belfort, en dépit de la requête du gouvernement cantonal.

La ligne du Simplon était électrifiée de Brigue à Domodossola ; les C.F.F. installaient le courant entre Les Verrières et Pontarlier, mais pour Delle - Belfort, la S.N.C.F. opposait un refus absolu. On doit s'étonner : depuis quand un emprunteur dicte-t-il ses conditions à celui qui prête ? D'autant que si le montant des prêts se chiffrait de 350 à 400 millions, le tronçon Delle - Belfort n'aurait guère coûté que 10 millions de francs.

Je ne suis pas optimiste pour l'avenir de la ligne de Delle ; en 1959, lors d'une conférence au siège de la S.N.C.F., région Est, à Paris, le directeur général affirma : « Pour nous, nous pouvons supprimer le trafic Delle - Belfort dès demain. Si nous ne le faisons pas, c'est par amitié pour nos bons voisins suisses. » Cette menace plane toujours sur la ligne de Delle. La gare de Delle est fermée de 20 h. à 6 h. Tout le trafic interurbain s'effectue par route. Tandis qu'est maintenu le trafic entre Les Verrières et Pontarlier, ce *no man's land*. Même si depuis la

création du Marché commun le trafic marchandises reprend, celui des voyageurs reste insignifiant. On ne peut évoquer sans nostalgie l'époque où trois relations s'établissaient entre Paris et Milan, Milan - Venise. Instituteur à Courrendlin, je me souviens d'avoir vu passer la Malle des Indes (Calais - Milan - Brindisi). C'est la décadence.

Lors d'une conférence à Berne, un ancien directeur général des C.F.F., d'origine neuchâteloise, demandait pourquoi le Jura tenait à avoir une ou deux relations ferroviaires de plus, si ce n'est pour voir passer les trains. On aurait pu lui répondre : pourquoi Neuchâtel a-t-il revalorisé Les Verrières ?

Comme M. Eckert l'a souligné, les voies de communication sont les canaux d'irrigation de la vie économique, les poumons d'une région. Or la politique actuelle des C.F.F. tend à nous asphyxier. La ligne Bâle-Delémont - Bienné est déjà dépassée pour le trafic marchandises. Si elle ne l'est pas encore totalement, c'est que les C.F.F. sont liés par la loi sur les tarifs. Cette loi oblige à utiliser la voie la plus courte et le trajet Bâle - Bienné est plus court que celui qui passe par le Hauenstein et Olten. Cette clause tombera quand les C.F.F. reprennent le tunnel Moutier - Granges. En réponse à la motion du conseiller national Kohler, le gouvernement fédéral a exposé que la ligne du Jura est sinueuse, avec un rebroussement à Delémont et qu'elle monte à 542 m dans le tunnel (mais le Gothard, le tronçon des Verrières atteignent des altitudes plus élevées).

Le Démocrate a cité le cas d'une société de Moutier, désireuse de se rendre à Paris, qui fut acheminée par Bienné - Neuchâtel - Les Verrières. Les horaires sont meilleures, mais le fait est inquiétant.

Et l'A.T.S. rend compte des efforts de la Société neuchâteloise du Transjuralpin qui s'efforce d'amener par Les Verrières le trafic du Nord de la France et du Bénélux, destiné initialement à alimenter la ligne de Delle.

Si nous voulons conserver notre position sur de grands axes de trafic, c'est le moment de nous débrouiller sérieusement. J'en appelle au sentiment de solidarité : Aide-toi Jura, le Ciel t'aidera !

M. Etienne Philippe. — Il y a 20 ans, les C.F.F. avaient décidé de revaloriser la liaison Neuchâtel - Les Verrières - Frasne. Conseiller national, je m'étonnais de ce qu'on négligeait la ligne de Delle et m'approchai de collègues neuchâtelois qui me répondirent que leur gouvernement avait su aller à Paris et obtenir raison.

Je ne veux pas dire que Berne n'a rien fait, mais les Neuchâtelois ont été beaucoup plus malins et ont obtenu ce qu'ils voulaient. Bâle a aussi une politique, une politique gouvernementale. Messieurs, tirez-en la conséquence.

M. Pierre Philippe. — C'est Bâle et Vallorbe qui épousent le trafic au détriment de Delle et des Verrières. La société de Moutier risque de passer par Bâle.

M. Paul Perrin. — Ce colloque est pour moi, Vaudois, l'occasion de reprendre contact avec le Jura pour lequel j'ai beaucoup « bataillé » avec la S.N.C.F., autrefois, puisqu'il y a vingt ans que j'ai quitté le métier. Et de chef d'exploitation du Ier arrondissement, je suis devenu archiviste.

Il y a des constantes : quand on parle de détournement de trafic, on peut rappeler que le trafic de Lyon, Marseille, en direction de Berne, passait le long du Jura ; il entrait à Bâle et continuait sur le Rhin, à meilleur marché que par la Suisse. On a toujours eu tendance à concentrer le trafic sur certains grands itinéraires bien équipés. Par exemple le Mont-Cenis l'a emporté longtemps sur le Simplon et le Saint-Bernard, en vertu d'un monopole de droit inscrit dans le traité d'Utrecht (1713). Les relations entre la France et la Sardaigne devaient s'effectuer uniquement par là. Les taxes perçues permettaient de l'aménager mieux que ses concurrents.

A l'époque ferroviaire, la ligne du pied du Jura fut la première ouverte, de Genève à Bâle par Biel. En 1862 vint celle qui passait par Fribourg (après des débats mémorables aux Chambres fédérales). Face à ces deux lignes concurrentes, l'accord se fit immédiatement pour l'acheminement du trafic : il emprunterait une seule ligne, celle du pied du Jura. L'établissement ultérieur de la ligne de la Broye (troisième parallèle), plus courte que les deux précédentes, n'eut pas de conséquence.

Comme dans l'industrie, on assiste à une concentration. Tout passe par Biel. En vertu d'une loi valable dans tous les pays, le trafic est toujours taxé d'après la voie la plus courte, même s'il est acheminé souvent par la voie la plus longue, mais la plus rapide et la mieux aménagée.

S'il y a des surtaxes de montagne, il existe aussi des diminutions de tarifs : le trafic du grand delta (Marseille, Lyon) en direction de l'Allemagne par Besançon est au bénéfice d'une détaxe spéciale (sur 1000 kilomètres de distance effective, on ne calcule que 880 kilomètres) ; ce qui éloigne le trafic par le Jura. On veut de bons trains, mais on n'a pas de voyageurs : on m'a cité le cas de Berne qui, à un moment donné, payait 250.000 francs à la Swissair pour assurer la liaison avec Paris. On vide ainsi le chemin de fer de sa substance.

Que transportent les trains ? Autrefois, le charbon surtout ; aujourd'hui, les liquides (hydrocarbures). Les oléoducs concurrencent victorieusement les chemins de fer. Ainsi Genève qui recevait environ un million de tonnes, dont la moitié en provenance des Raffineries de l'Etang de Berre et l'autre de Colombey, a enregistré la fin de ce trafic depuis avril 1972.

Aux débuts des chemins de fer, la ligne de Delle a vu défiler des convois particuliers : ainsi ces wagons de sangsues des marais de Hongrie à destination des hôpitaux de Paris, ou ces trains entiers d'oies vivantes de Hongrie pour le réveillon de la capitale française, ou la poterie

de Bonfol et ses fameux sifflets en terre cuite, plantés dans des pains d'épices à Noël (50-70.000 par an). Citons aussi les exportations de fer pour crinoline par Les Verrières depuis les usines Peugeot. Trafic important, puisqu'il fallait près de 4 kg de fer par crinoline et qu'il s'en portait des millions à l'époque.

A propos du tronçon Moutier - Granges, il faut dire que la France et la Compagnie de l'Est en particulier souhaitaient accaparer le trafic qui passait par l'Alsace allemande, mais aussi éviter Bienne et se diriger directement sur Berne par Lyss. Cette dernière exigence française entraîna la rupture des négociations en 1908. Bienne, déjà éliminée partiellement de la liaison Berne-Paris par la ligne des Verrières, se défendit.

La concession pour le tunnel, accordée en 1903 à un groupe de Biannois, sera reprise par la société du Moutier - Granges, composée de Français. Dans le traité franco-suisse, une des clauses prévoyait que si plus tard le trafic devenait plus important, on pourrait construire un raccourci directement par Longeau - Lyss.

M. Rérat. — Il remercie M. Perrin qui a feuilleté l'album du passé et rappelé les « lois d'airain » de la concentration. Mais il s'agit aussi de définir les éléments d'une géographie volontaire et, après avoir évoqué certains problèmes ferroviaires, il serait bon d'aborder les problèmes routiers et de réagir contre une sorte de fatalisme.

M. Stadelmann. — Quel est l'avenir réel de la Transjurane ? M. Eckert a évoqué la décision de la commission dite des routes principales d'ordre supérieur qui aurait refusé d'intégrer la Transjurane dans son programme, au profit d'une liaison Bâle - Moutier - Bienne. Or la Députation jurassienne, ayant pris acte naguère de la quasi-impossibilité d'intégrer avant de très longs délais la Transjurane dans le réseau des autoroutes nationales, s'était rabattue sur cette commission. Maintenant, il semble que cette deuxième possibilité sombre à son tour ?

M. Eckert. — La décision de la commission technique fédérale a été prise à la fin de l'année dernière, mais le Conseil fédéral ne s'est pas encore prononcé. Le président de la commission était l'ancien directeur du service fédéral des routes et des digues, le Dr Ruckli. Il a proclamé dès le départ que si une route devait être faite dans le Jura, ce serait par Bâle, Delémont, Bienne. On s'en tient à sa théorie de 1959. Les conclusions de la commission n'ont pas été publiées. Je suis renseigné par l'ingénieur cantonal, membre de la commission, qui a été le seul défenseur de la Transjurane. Pour la Suisse romande participaient encore l'ingénieur du canton de Neuchâtel et celui du Valais. Il est évident que l'ingénieur de Neuchâtel n'avait pas intérêt à favoriser la Transjurane. C'est du moins ce que je suppose. Mais je ne dispose pas des conclusions écrites de cette commission chargée de l'extension du réseau des routes principales, formée à la suite de la motion du conseiller national Kohler.

M. Crevoisier. — M. Denis a dit fort justement que le trafic local ne suffisait pas à rentabiliser les investissements que nous devrions faire pour améliorer nos liaisons routières et qu'il fallait trouver un trafic d'appoint, en l'occurrence un trafic de transit. Sans nier l'importance de cette réflexion, je voudrais qu'on ne néglige pas l'autre aspect qui est celui des liaisons internes.

M. Eckert nous a proposé une liaison entre le réseau autoroutier français et celui de la Suisse, qui nous semble, en tant que technicien, une solution absolument valable, mais elle a l'inconvénient majeur de diviser les Jurassiens et c'est là, je crois, un de ses vices fondamentaux. M. Rérat nous a démontré que ce qui a permis la création du réseau ferré au siècle dernier c'est bien l'unanimité de tous les Jurassiens, toutes les régions étant directement intéressées. Sans nier la nécessité d'une Transjurane, nous devons insister sur les liaisons internes, sur ce que j'appellerai une Interjurane.

En pensant route, il ne faut pas négliger l'intérêt que présente, encore aujourd'hui et pour longtemps, l'infrastructure ferroviaire. C'est un moyen de transport public et non polluant. Ici aussi il ne faut pas considérer uniquement le transit et le doublement des voies, mais l'amélioration des liaisons entre les centres.

M. Eckert. — On aménage le Taubenloch et il est prévu de percer un tunnel sous Pierre-Pertuis. C'est décidé. Mais l'amélioration des routes principales, avec les crédits dont on dispose, durera une vingtaine d'années. Il faut dissocier la Transjurane du reste du réseau.

Je crois pouvoir dire que la majorité des Jurassiens sont pour la Transjurane : les grandes associations ont voté à l'unanimité en sa faveur, de même que l'association des maires d'Ajoie et du district de Delémont. Dans le Jura-Sud, l'idée est aussi bien accueillie généralement.

M. Denis. — Admettons que le trafic voyageurs soit faible, mais, si faible soit-il, il ne faut pas le chasser. Voici une anecdote : il y a quinze jours, en fin d'après-midi, j'étais à Berne. Je m'informe d'un train pour Paris. On me répond qu'il y en a un excellent à 17 h. 03, le T. E. E. Rheingold qui m'amènera à Lausanne où je trouverai un autre T. E. E., le Cisalpin, qui me déposera à Paris à 23 h. 10. Mais le T. E. E. c'est cher. On m'indique alors un autre train à 17 h. 12 par Belfort, arrivée à Paris 23 h. 20. Les temps sont égaux, mais on m'avait d'abord signalé la liaison par Vallorbe.

Concernant la Transjurane, ne pourrait-on envisager des réalisations partielles, destinées à réunir des régions excentrées, par exemple le tunnel des Rangiers ?

M. Eckert. — Ce tunnel a fait l'objet d'une intervention du député Etique. Actuellement une étude géologique est en cours. A l'échelon de l'arrondissement, c'est un des problèmes les plus urgents.

Le col des Rangiers qui culmine à 856 m présente des rampes de 13 % et aucune localité ne se trouve entre Develier et Cornol, soit sur

une longueur de 15 km. Il faut hâter l'élimination de cet obstacle et des interventions vont être faites dans ce sens.

M. Tièche. — La Commission routière jurassienne est un organe « à bien plaisir », constitué par quatre associations ayant chacune un statut interne, mais aucun pouvoir sur les autorités existantes.

Nous ne sommes pas en mesure d'imposer notre planification qui prévoit la Transjurane et l'amélioration des autres routes principales. C'est là le drame. Nous n'avons pas les moyens de notre politique. Nous sommes toujours les mendians de la cause.

Question aux historiens : comment faut-il, à la lumière des événements du siècle dernier, s'y prendre pour obtenir un désenclavement du Jura ?

M. Fr. Erard. — Pour tous ceux qui s'occupent de la Transjurane, il est clair qu'elle ne doit pas être une route à quatre pistes, bretelle de raccordement entre l'A 36 et le Plateau suisse à travers le Jura uniquement pour le trafic européen, les touristes en provenance du Bénélux, des pays scandinaves et de la Grande-Bretagne qui traverseraient notre région à 100 ou 120 km/h.

On n'imagine pas que cette route commence à Boncourt, avance vers Porrentruy et se continue vers le Jura-Sud. Elle doit nécessairement commencer par les points chauds : le tunnel des Rangiers, le tronçon Delémont - Moutier.

Si tout le monde s'est prononcé en faveur de la Transjurane (quand bien même on enregistre une petite divergence dans la vallée de Tavañnes concernant la sortie vers le Plateau suisse), il se pose en revanche un problème de stratégie politique. Les décisions politiques ne se prennent que dans un climat émotionnel ; c'est le climat qu'il faut créer. La Transjurane ne pourrait commencer qu'à l'achèvement des autoroutes suisses, soit vers 1990-1995. Et la construction durerait bien une vingtaine d'années. Le Jura alors aurait définitivement perdu la partie. Ceinturé par des autoroutes qui le contourneraient sans y pénétrer, il deviendrait une cité dortoir.

Pour avancer les échéances, il faut que les Jurassiens soient unis et solidaires derrière l'objectif et qu'ils créent une association à but déterminé qui groupera toutes les forces vives du Jura.

Les interpellations parlementaires sont insuffisantes. Il faut voir ce qu'elle contenait, la motion que M. Tschudi a acceptée : aucune garantie, aucune promesse formelle de la Confédération.

Lorsque la commission Hürlimann s'est réunie il y a une dizaine d'années, on a fait venir tous les ministres des transports des cantons suisses autour de la table verte à Berne pour partager le gâteau des routes nationales. Les vingt-deux cantons ont obtenu une portion. Même Appenzell l'a reçue quelques années plus tard, sous la forme d'une route principale d'ordre supérieur, mais adaptée et comparable à une route nationale. Elle reliera Appenzell à Saint-Gall. Nous n'avons pas

été défendus dans cette situation. Quelque chose a joué contre le Jura : on avait confié la présidence de la commission à M. Brawand — qui a précédé M. Hürlimann. Il n'a pas réussi à relier les deux plus grandes villes du canton, Berne et Bienne. Dans le contexte politique, il eût été facile de faire passer une route à quatre pistes de Boncourt à Meiringen, facteur d'unité. Berne sera traversée latéralement (et non longitudinalement) par la N 1, la N 5, la N 12.

Pour obtenir ce qui nous revient, il faut créer une association à but unique, comme l'Association transhelvétique, et que l'on nommerait Pro Transjurane. Elle élaborerait une stratégie politique et comporterait une commission technique avec des ingénieurs chargés de déterminer un tracé conforme à la volonté populaire.

M. Richon. — Il y va de l'avenir du Jura. Qu'on songe aux projets des pionniers du XIX^e siècle, à J. A. Watt et à son plan d'amener de l'eau du Doubs dans la Sorne et la Birse pour rendre navigables ces cours d'eau jusqu'à Bâle. C'est lui qui a construit la route de la Corniche, celle du Pichoux et de la rive nord du lac de Bienne. Et le colonel Buchwalder, son beau-fils Greppin et Gressly : ils n'ont pas été entendus. La transversale de Boncourt à la Gemmi étudiée par Watt n'a pas été réalisée.

Pour donner du poids à la volonté jurassienne, il faut élaborer une pétition, sur la base de la Transjurane et d'annexes susceptibles d'intéresser les habitants de la vallée de Tavannes, de Tramelan et des Franches-Montagnes.

A l'époque des chemins de fer, il y eut des comités locaux partout. Pas d'agitation, mais de la concertation.

M. V. Erard. — Le drame a commencé en 1815. C'est incontestable. Il y a une étude passionnante et complète de Peuchet sur la vie économique dans le département du Haut-Rhin ; elle montre à quel point l'Ajoie, les Franches-Montagnes, les montagnes neuchâteloises dépendaient de Japy de Beaucourt, qui fournissait toutes les ébauches.

Il y a déjà une extraordinaire densité vers 1800 dans la région de Beaucourt, Valentigney, Sochaux, Mulhouse, etc. Les textiles de Mulhouse, vers 1803, occupent près de 10.000 ouvriers et, en 1830, les libéraux se plaignent que la population a triplé dans la région de Mulhouse alors qu'elle se vide de Porrentruy et de Delémont. En 1815, Saignelégier et La Chaux-de-Fonds présentaient une faible différence démographique. Voyez quelle est la situation actuelle !

Et pour réaliser cette unité, le canal de Bourogne devait passer par Porrentruy. J'ai tenu les projets. C'est le dossier Verneur. Les techniciens de Paris voulaient percer la montagne de Scholis pour rejoindre l'Isle.

Après 1830, les libéraux réclament des routes. Il est impensable que nous mourions d'asphyxie dans la prospérité ambiante. Et en 1838 déjà s'était constituée la fameuse Commission pour le perfectionnement des routes du Jura, qui demandait l'amélioration du tronçon La Reuchenette - Bienne. Avec 135 ans de retard on vient de le réaliser.

Personnellement je pense que la voie dessinée par mon homonyme est bonne, bien que j'aie quelques doutes sur l'efficacité des pétitions. M. Tièche, vous demandez la réponse des historiens : ce n'est pas moi qui vais vous répondre, c'est un homme à qui s'est posé le problème en 1867, Ami Girard de Renan. Voici ce qu'il déclarait lors des délibérations du Grand Conseil :

« Au reste, le Jura a fait tout ce qui était en son pouvoir ; c'est lui qui a appuyé, de son intelligence et de son argent, tous les projets qui ont surgi et toutes les études qui ont été faites. C'est lui qui a payé de ses propres deniers les frais qui se rattachent aux études de la ligne La Chaux-de-Fonds - Bienn - Berne dont j'ai parlé précédemment, et il l'a fait au moyen d'actions. Il faut convenir que, sous ce rapport, il a fait les plus grands sacrifices. Le projet d'une ligne Montbéliard - Porrentruy - Bâle a pareillement été étudié aux frais d'un comité, et c'est encore le Jura qui a fait procéder aux premières études du réseau de ses voies ferrées. Cette contrée est même allée si loin qu'une fois elle a voulu faire piquer le Weissenstein. Mais je n'en dirai pas davantage à ce sujet, afin de pouvoir aborder l'autre question, celle de savoir pour quelles raisons le Jura n'est encore arrivé à rien jusqu'à ce jour. Je puis vous en dire la raison, qu'on n'a pas encore indiquée, malgré que nous discutions ici depuis trois jours. Cette raison, c'est que le Jura, qui se compose de huit districts, n'a aucune autorité, aucune autonomie. Supposez un moment que le Jura formât un canton à lui seul, qu'il eût, au lieu de 45 députés seulement, 90 représentants comme le canton de Fribourg, lesquels se réuniraient soit à Bienn, soit à Delémont ou à Porrentruy, croyez-vous qu'alors le Jura formant un seul canton et ayant un grand-conseil à lui, n'eût pas, en 1852, c'est-à-dire à l'époque où l'on s'est sérieusement occupé en Suisse de la question des chemins de fer, qu'il n'eût pas pu avancer autant que d'autres cantons ? Certainement ! A cette époque, on a discuté des mois entiers pour savoir si l'on perceraït le Hauenstein, ou si l'on établirait une double ligne du nord au sud ; dans ce dernier cas, on aurait construit à l'est celle du Bözberg, et à l'ouest une autre ligne quelconque. Or, je prétends que si, à cette époque, le Jura avait eu un gouvernement et un grand conseil à lui seul, il aurait pu parvenir à faire exécuter le système des deux lignes, et que le projet du Hauenstein eût échoué. »

M. F. Kohler. — Unanimité des Jurassiens, canton : en tant qu'historien, il me semble qu'il faut introduire la notion de système économique. Au XIX^e siècle, le débat se situe avant la révolution industrielle. Il n'y a pas encore de Marché commun. Il faut relativiser la question.

M. Bandelier. — Trans- et Interjurane ne me paraissent pas incompatibles. L'historien dégage non des recettes, mais des constantes. Les réseaux ont été créés, dans le Jura, par la volonté politique, en dépit des conditions géographiques et économiques relativement défavorables.

Dans la première moitié du XVIII^e siècle, l'ingénieur Decker a réalisé des routes pour accomplir la volonté du gouvernement, celle du Prince.

Sur le plan des communications, la période française marque une éclipse totale, une dégradation du réseau. L'époque impériale ne fait que réparer les plus grands maux. Nous ne pouvons pas faire une histoire *a posteriori* et dire ce qui se serait passé après 1815 si le Jura était resté français. Nous constatons simplement que la dégradation, au long de la période, a été réelle.

J'y vois avant tout le fait qu'une volonté politique locale n'existe pas, que les crédits au niveau départemental étaient extrêmement minces et que le Jura était scindé en deux arrondissements. Les seuls projets qu'on puisse citer vont toujours dans deux directions : à l'échelle du département, il s'agit d'améliorer la liaison avec Colmar, qui se faisait par Belfort et s'allongeait ainsi considérablement. On traça une voie par Ferrette en aménageant des chemins vicinaux. L'autre direction qui offrait des conditions favorables aurait été, comme actuellement, une liaison plus rapide entre Lyon et Bâle. Les rapports de la sous-préfecture de Porrentruy, du conseil d'arrondissement ou de département y reviennent sans cesse. En vain. Car une volonté politique ne pouvait pas s'exprimer. Au XIX^e siècle, en revanche, celle-ci a pu faire fi des obstacles de toutes sortes en l'affaire des chemins de fer.

M. Marchand. — L'expression d'une volonté politique est entravée par notre situation dans le canton de Berne.

Le Jura est divisé, du point de vue routier, en deux arrondissements, alors que nous ne devrions en avoir qu'un.

Dans le canton de Berne, on a dissocié les crédits pour les routes nationales et ceux qui concernent les routes cantonales, lorsque la Confédération a versé les millions. Les arrondissements qui bénéficient des routes nationales ont un avantage énorme : ainsi l'arrondissement de Berne qui dispose de quatre routes nationales. Le Jura n'en ayant jamais bénéficié, nous avons un retard énorme.

Cette séparation des postes financiers a été voulue par le canton. Aussi est-il difficile d'arriver à avoir pour le Jura, le Ve arrondissement par exemple, 20 millions nécessaires pour l'entretien normal. En fait, il ne dispose que de 7 à 8 millions, dont on retranche encore trois en invoquant les mesures conjoncturelles.

Dans ce canton, nous avons toujours été relégués au dernier rang. Sur le plan des routes nationales, nous avons été marchandés entre le Susten et la Transjurane. Quand l'ancien canton s'est servi, on pense au Jura.

C'est bien beau de parler de l'unanimité des Jurassiens. Mais vous savez bien que dans le Jura nous avons plusieurs partis politiques, des objectifs différents. L'unité, elle peut se réaliser, une fois ou l'autre, à la députation, par bon vouloir. Mais à l'échelle du Jura c'est difficile, et on est obligé de le faire pour obtenir quelque chose, alors que dans

le canton, une voix de plus que le 50 % peut faire la majorité. C'est disproportionné.

Si, dans le cadre du Jura, nous avions un gouvernement, nous pourrions nous défendre et ne plus être marchandés, comme nous l'avons été, contre le Susten. Voilà la solution.

M. Prongué. — Au XIXe siècle, ce n'est qu'au moment où les routes principales ont été réalisées qu'on a pu aménager le réseau des routes secondaires. Pour les chemins de fer, il en est allé de même : le dispositif de base a été mis en place dans les années 70 et ce n'est qu'après 1890 qu'on a construit les voies secondaires.

La leçon vaut pour la Transjurane ; il faut une artère principale pour irriguer tout le réseau jurassien.

En ce qui concerne les conditions politiques, il faut noter toute la différence qui existe entre le XIXe et le XXe siècle.

Au siècle dernier, les communes ont pu s'engager financièrement et le Jura dans son ensemble s'est engagé à travers l'impôt sur le revenu qui rentabilisait l'argent que l'Etat de Berne investissait dans le réseau jurassien. Le Jura a participé ainsi pour la presque totalité à l'établissement de ses chemins de fer.

Actuellement, notre région s'engage financièrement par les taxes perçues sur l'essence, comme M. Eckert l'a rappelé, somme dont la grandeur appellerait un retour.

Autre différence : au XIXe siècle, le Jura pouvait exercer une pression directement sur le canton de Berne, instance décisive aux termes de la loi fédérale de 1852. On peut même dire que le Jura a imposé une politique ferroviaire, alors qu'actuellement, c'est la Confédération qui détient surtout les compétences en matière de routes nationales.

Une volonté politique doit s'exprimer. Les historiens posent la question aux hommes politiques et leur demandent comment ils vont créer les conditions nécessaires pour que le Jura puisse exprimer une volonté cohérente et valable.

III. Note finale

par Marcel Rérat

En rappelant le centenaire des chemins de fer jurassiens, le Cercle d'études historiques souhaitait non seulement évoquer le passé, mais attirer l'attention sur le présent. Tant au cours du colloque que dans les comptes rendus de la presse, ces deux aspects ont été retenus. On cherchera ici à en dresser un rapide bilan et à mesurer l'impact d'une tentative. C'est parce qu'elle ranime des préoccupations séculaires que les historiens s'intéressent à cette actualité.

A. LES « LEÇONS DE L'HISTOIRE »

Dans les débats qui durèrent près de deux heures, dix-sept orateurs intervinrent, apportant leur contribution à trois thèmes essentiels. Contre les interprétations fatalistes d'un prétendu déterminisme géographique et le pessimisme des technocrates qui fixent à notre région un destin statistique, les participants se sont employés à définir les éléments d'une géographie volontaire et les modalités d'une affirmation jurassienne.

1. *Défavorisé par la géographie, le Jura doit son infrastructure routière et ferroviaire à une volonté politique.*

La géographie y est à la fois obstacle et chance pour la circulation. Les obstacles s'imposent d'emblée : compartimentage, cols, gorges et cluses du Jura plissé de sud-ouest à nord-est. Ils entravent longtemps le passage jusqu'à ce que la technique dispose des moyens de les atténuer (ou même de les éliminer : dès 1833 Watt envisage la percée des Rangiers et un tunnel sous Pierre-Pertuis). Mais chance aussi : situé aux confins de la France, de l'Allemagne et de la Suisse dont il verrouille le coin ouest de la frontière nord, l'ancien Evêché présente des potentialités et c'est la politique qui en a fait tour à tour un finistère ou une marche.

Les Romains avaient organisé l'Helvétie en « plaque tournante » de leur Empire d'Occident. Deux grandes artères se soudaient à Augusta Rauracorum, venant d'Italie : l'une par les cols des Grisons, l'autre par le Grand Saint-Bernard, Avenches, Petinesca et Soleure. Du lac de Bienna (Petinesca), une route gagnait Tavannes par la vallée de la Suze et Pierre-Pertuis. De là, une voie rejoignait à Mandeure l'artère Lyon-Strasbourg, en passant par Bellelay, le Mont Repais et l'Ajoie. L'autre atteignait Augusta Rauracorum par la vallée de la Birse dont elle évitait les cluses par les hauteurs de Malleray, Moutier, Envelier, Wahlen et le col de Platten. Ainsi deux voies militaires et commerciales traversaient le Jura.

saint notre région, promue à une fonction non négligeable dans le système défensif de l'Empire.

Elles se dégradèrent durant le Haut Moyen Age. L'Evêché est contourné par trois itinéraires : l'un franchissait l'arc jurassien par la Fauçille et descendait sur Genève ; l'autre passait par la Trouée de Belfort et gagnait Bâle ; le troisième empruntait le défilé de Jougne.

Les princes-évêques s'efforcèrent dès le XVe siècle de rétablir les communications à l'intérieur de leurs possessions et surtout d'utiliser la situation de leur territoire pour en faire une zone de transit. Ce n'est qu'au XVIIIe siècle que leurs efforts se concrétisent. Dans sa fameuse ordonnance de février 1726, Jean-Conrad de Reinach édicte des dispositions importantes sur la mise en état des deux grandes voies de la principauté :

« La première commencera aux confins du Sundgau, passera par Porrentruy et Bienne (via Bellelay), tirant contre Nidau. Et la seconde passera depuis le haut de Repais par Delémont et Bâle... »

Au lendemain des troubles, Joseph-Guillaume Rinck de Baldenstein mène l'œuvre à bien, assisté par Decker, ministre des ponts et chaussées de la cour. Une épitaphe au cimetière de Saint-Germain à Porrentruy rappelle son souvenir :

« *Ci-gît celui des humains
Qui nous fit nos grands chemins...* »

Ainsi, dès le milieu du XVIIIe siècle, l'aménagement de l'infrastructure (le tronçon de Delémont à Bienne par Moutier est rendu carrossable), une habile politique péagère et la complicité des modes préromantiques ont animé la route de Bâle à Bienne, itinéraire bientôt classique d'entrée en Suisse.

Sous le régime français, le Jura redevient un finisterre. Le réseau routier se détériore. Les requêtes incessantes n'aboutissent point. Et A. Bandelier, en gésine d'une thèse attendue sur cette période, l'attribue, en particulier, au fait qu'une volonté politique ne pouvait pas s'exprimer.

Le durcissement des frontières, au long du XIXe siècle, — non plus coutures, mais coupures — maintient notre région en périphérie. Et ce ne sera pas la moindre préoccupation des libéraux, après 1830, de désenclaver le Jura et d'en refaire une marche. Ils contraignent la République de Berne, diminuée du Pays de Vaud et de l'Argovie, à modifier son axe de circulation en direction du Jura épiscopal. À la voie de transit est-ouest se substitue une longitudinale orientée nord-sud. C'est même un Jurassien, l'ingénieur J.-A. Watt, de Löwenburg — ainsi que l'a rappelé A. Richon qui étudie son œuvre et celle de son disciple, le colonel Buchwalder — qui le premier traça le plan de tout un système de routes et de canaux, de Delle au Valais. Il attirait l'attention sur les grands avantages que la possession de la meilleure liaison entre l'Allemagne, le Nord de la France et la Hollande d'une part, l'Italie d'autre part, vaudrait au canton de Berne. Les chaînons jurassiens devaient être

percés en deux endroits, entre Sonceboz et Tavannes, et entre Glovelier et Porrentruy.

Si la députation jurassienne constitue en 1838 une Commission pour le perfectionnement des routes du Jura sous la présidence de Xavier Stockmar, conseiller d'Etat, — M. V. Erard l'a signalé —, l'aménagement des routes de transit se fit attendre. En 1842, une pétition demande d'urgence l'élargissement de la chaussée entre Delémont et Bâle, le percement d'une galerie sous Pierre-Pertuis, la modification du tracé entre Boujean et Reuchenette, la correction du tronçon Porrentruy-Delémont sur l'itinéraire de Paris à Berne.

Dans les années 1850, le Jura dispose d'une des voies de transit les plus importantes de la Suisse : la fréquence n'était supérieure à celle de Bienne à Bâle que sur la route de Berne à Zurich ; mais le chemin de fer du Hauenstein livre bientôt une concurrence inégale. Les revendications en faveur d'un réseau ferroviaire jurassien se poursuivent durant plus de vingt ans, en butte à l'hostilité du *Central*, détenteur de la ligne de Bâle à Berne par Olten, et à l'indifférence du Grand Conseil. Ce n'est qu'en 1867, et pour d'impérieuses raisons politiques, que le parlement bernois accède aux pétitions du Jura. Celui-ci impose — B. Prongué l'a souligné — une politique à l'ancien canton, que l'annexion de l'Alsace promet à un développement fécond.

M. G. Moeckli a évoqué la grandeur (au temps de la liaison des capitales et du percement du Moutier-Longeau) et la décadence depuis 1920. La politique de concentration — dont M. Perrin a analysé les mécanismes — qui est le fait aussi bien de la S. N. C. F. que des C. F. F. voue les lignes jurassiennes à un dépérissement graduel. M. E. Philippe, en remémorant les efforts de Neuchâtel en faveur des Verrières-Berne, s'est demandé si le Jura, pourvu d'un gouvernement autonome, n'aurait pas su mieux défendre ses intérêts et maintenir sa fonction de marche.

A l'ère des autoroutes, notre situation ressemble à celle de nos ancêtres, en 1860, enserrés par des réseaux ferroviaires circonvoisins. Dans un sursaut de volonté, ils obtinrent d'être reliés aux grands axes. Suivant cet exemple, M. F. Erard propose la création d'une association Pro Transjurane, expression du désir unanime des Jurassiens. Ainsi une politique volontariste d'aménagement régional pourra seule remédier à une évolution spontanée qui risquerait de provoquer le dépérissement des zones périphériques.

2. *Une volonté politique, forte d'un large consensus, ne pourra s'affirmer que si chaque région est intéressée à la Transjurane.*

Le Jura peut se définir comme une zone de transit aux relations complexes.

Deux axes s'imposent qui placent notre région sur une croix de Saint-André. Leur degré d'utilisation a varié avec les époques. La direction Bâle-Bienne a toujours été largement favorisée ; le second axe ne l'étant que sur l'une de ses branches (de Porrentruy à Delémont) : ainsi

au XVIII^e siècle, la route postale se prolongeait de Belfort jusqu'à Porrentruy. Plus à l'ouest, la voie saunière de Salins à Ornans, Pont-de-Roide et Porrentruy établissait une liaison Besançon-Principauté épiscopale.

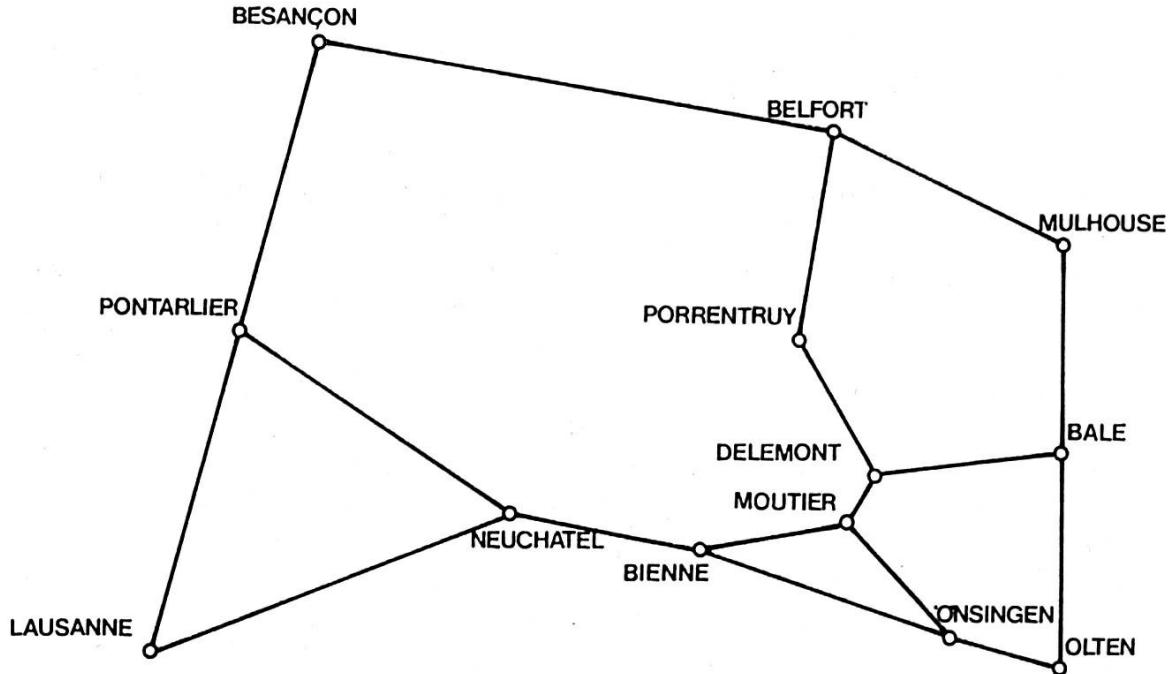
Mais au XIX^e siècle on cherche à frayer une ouverture vers le Plateau suisse. En 1822, 1833 et 1837, les communes de Grandval et Créminal demandent aux autorités cantonales la construction d'une route entre Moutier et Saint-Joseph. Elle se réalise en 1843 avec la collaboration du gouvernement soleurois et sous la pression, vraisemblablement, des usines Louis de Roll intéressées à une liaison Moutier-Balsthal.

En 1854, l'ingénieur Jules de Lestocq conçoit le projet d'une ligne de Montbéliard à Olten, par Porrentruy, Saint-Ursanne, Delémont, Moutier, Créminal, qu'il oppose au plan neuchâtelois par Les Verrières. Comme le rappelle M. V. Erard, X. Stockmar et de Lestocq y voyaient l'épine dorsale d'un vaste ensemble industriel régional s'étendant de Montbéliard à Soleure et lié aux forges du Jura. Le déclin de la métallurgie jurassienne en affaiblira la nécessité et favorisera l'établissement de la ligne « horlogère » en direction de Bienn et du Vallon de Saint-Imier.

Lorsque se décide le percement du Gothard, certaines communes du district de Delémont constituent avec bon nombre de celles de l'Emmental la Société d'initiative du *Jura-Gothard*. Ce projet ferroviaire par Delémont, Mervelier, Oensingen, Langenthal, Lucerne, s'ébauche en 1872 et reste d'actualité jusque dans les années 1890, au moment où le Simplon et sa voie d'accès par le Lœtschberg l'emportent dans la politique bernoise. L'ouverture de la ligne Moutier-Soleure en 1908 répond partiellement à ces vœux, tandis que le tunnel de Moutier-Granges marque à son tour un déplacement à l'est et fait déboucher le réseau jurassien sur l'artère Bâle - Olten - Bienn. Aux yeux de l'historien, la Transjurane réalise les utopies du XIX^e siècle. Elle offre une voie concurrentielle à l'autoroute Dijon - Besançon - Mulhouse - Bâle en direction du Plateau suisse.

L'aménagement du Taubenloch et le percement — décidé — de la galerie sous Pierre-Pertuis amélioreront la liaison Bâle-Bienn. Si elle excluait l'axe Boncourt - Oensingen, elle ne ferait qu'accélérer la dépendance du Jura face à l'extérieur et le vider de sa substance. Il deviendrait le dortoir de Bienn et de Bâle.

Dans la discussion générale, M. Crevoisier a insisté sur la nécessité des liaisons internes, subordonnant la Transjurane à une Interjurane. Pour M. Eckert, il faut dissocier la Transjurane, artère maîtresse d'irrigation, du reste du dispositif routier. En reliant le réseau autoroutier français à celui du Plateau suisse, elle induira dans le Jura un trafic international. Et se référant à l'histoire du XIX^e siècle, B. Prongué a rappelé que l'établissement prioritaire des voies principales a hâté l'aménagement des routes secondaires qui y ont trouvé aliment ; la remarque s'applique aussi à l'implantation ferroviaire.



Les axes de circulation

La restauration conjointe des deux axes historiques jurassiens intéressera tous les districts (l'Ajoie n'est pas préteritée) et le désenclavement, placé dans l'ouverture aux grands espaces, s'assure plus de chances à réussir.

3. *Les modalités d'une affirmation régionale.*

A. Bandelier a opposé le XVIII^e siècle et la politique princière, imbue de colbertisme, à l'absence d'expression politique sous le régime français. Il est certes difficile de comparer la Principauté, qui formait un Etat, avec le Jura d'après 1792 et 1815, réduit à une division administrative. D'autre part, avec B. Prongué, on soulignera, confrontant les XIX^e et XX^e siècles, les différences qui conditionnent la revendication : pour les routes et le chemin de fer, le canton était alors l'instance décisive ; la richesse des communes les dotait en outre de larges possibilités ; enfin, la volonté du Conseil exécutif de hâter l'unification de l'Etat cantonal conduisit à un marchandage, gros du réseau ferroviaire jurassien.

Toutefois l'analyse des démarches des Comités ferroviaires est pleine d'enseignements : elle illustre comment une région, dépourvue de pouvoir de décision, s'est ingénierie à imposer ses aspirations aux autorités et à en obtenir la réalisation. Autour des pétitions — instruments privilégiés — la mobilisation des communes a été progressive et près d'atteindre l'unanimité. Le mouvement, d'abord local, est limité à l'Ajoie et au Vallon de Saint-Imier, s'étend à tout le Jura en 1856, avec la constitution d'un comité, formé essentiellement de citoyens delémontains, mais promoteurs du réseau complet. L'étape suivante est marquée par la créa-

tion, en 1859, du Conseil supérieur des chemins de fer jurassiens fort de 62 membres (42 députés, soit deux de Bienne et tous les élus du Jura sauf trois, les 8 préfets du Jura et de Bienne ainsi que douze personnalités, dont deux banquiers et plusieurs industriels, choisies par cooptation). Les mêmes noms se trouvent à l'origine des deux grandes pétitions de masse de 1864 et 1867. Cette dernière obtient en un mois l'approbation de 11.884 citoyens (plus de la moitié du corps électoral), de 51 conseils de bourgeoisie (la moitié de l'effectif) et de 103 municipalités (les deux tiers du total). Il faut se reporter à l'ouvrage sur *Les Pétitions du Jura au canton de Berne durant le XIXe siècle*. Il détaille avec science les voies et moyens d'une mobilisation exemplaire.

Au cours de la discussion générale, M. F. Erard a critiqué les modes classiques d'intervention et retracé l'échec des motions présentées au parlement bernois et au Conseil national. Il préconise, à l'instar des « grands ancêtres », l'instauration, dans un climat émotionnel, d'un organisme affecté uniquement à la promotion de la Transjurane. Cette démarche a suscité quelque scepticisme de la part de MM. V. Erard (qui a cité Ami Girard et sa nostalgie d'un pouvoir autonome) et Marchand. Elle presuppose l'unanimité des habitants du Jura et n'aurait pas le poids d'un gouvernement propre, défenseur de ses intérêts vitaux.

Comment trouver l'oreille du « Prince » en démocratie ? Il est symptomatique que des ingénieurs et des hommes politiques (comme M. Tièche) interrogent les historiens et leur demandent comment les Comités ferroviaires du siècle dernier ont obtenu la réalisation de leurs revendications. A leur tour, les historiens s'adressent aux politiciens, les requérant de mettre en œuvre les moyens adaptés à notre temps.

B. DE LA RÉFLEXION A L'ACTION

Le centenaire des chemins de fer jurassiens et les débats de Delémont ont été amplifiés par la presse, prolongés par des interpellations parlementaires et sanctionnés par l'ébauche d'une organisation idoine. A consigner ces développements, il ne s'agit point de dresser un palmarès, mais de fournir à l'historien matière à réflexion et à comparaison.

1. Le colloque et la presse.

Arrêtée au 18 mars, la revue de presse indique que 20 journaux ont mentionné explicitement le centenaire (cf. IIIe colloque du C.E.H., *Le Centenaire des chemins de fer jurassiens, Revue de presse. Porrentruy, Société jurassienne d'Emulation, 1973, 23 p.*) La Télévision romande y a consacré un reflet filmé de 4 min., mardi 20 février, dans l'émission « Un jour, une heure » (à 19 h. 20). La Radio romande a rendu compte du colloque à deux reprises, par des interviews et commentaires, samedi 24, 3 min., au cours du « Micro dans la vie » (18 h. 30) et mardi 27, 7 min. — toute la « Page jurassienne » — à 18 h. 15.

Si toute la presse jurassienne — hebdomadaire au moins — de langue française a signalé le centenaire, les deux journaux du Laufonnais, en revanche, n'en ont pas parlé. La place réservée à l'événement varie beaucoup : du *Progrès* qui le rappelle par cinq lignes en appendice au communiqué de l'ATS relatant la manifestation du Bélier, au *Démocrate* qui y a voué trois pages ou au *Pays* qui y est revenu à quatre reprises. Sept journalistes assistaient au colloque qui a fait l'objet de treize comptes rendus ou commentaires originaux. Celui de l'A.T.S. a été diffusé par sept journaux. La presse alémanique, en des chroniques plus tardives, a située la manifestation dans la trame des démarches en faveur de la Transjurane.

Selon certains commentateurs, « les historiens ont sauté sur l'occasion que d'autres auraient tout aussi bien pu exploiter ». La plupart des journaux ont établi un lien entre la manifestation de Berne (combustion de pneus) et le colloque, se référant souvent aux déclarations explicites du Bélier. La coïncidence a inspiré des réflexions sinon sur une stratégie concertée, du moins sur l'efficacité comparée des deux démarches.

La presse, enfin, a reconnu l'opportunité de marquer le centenaire et de mener la confrontation avec le présent. Dans la loterie des anniversaires, le calendrier et les préoccupations du moment coïncidaient. L'opinion était prédisposée. Ainsi s'explique l'écho que les thèmes ont éveillé.

2. *Les thèmes évoqués.*

Sans entrer dans le détail des comptes rendus, nous retiendrons trois centres d'intérêts.

Dans le domaine ferroviaire, les chroniqueurs ont mis en exergue le retard de la construction du réseau jurassien (au XIXe siècle) et l'importance qu'aurait la double voie qui n'est toujours pas réalisée.

Les journalistes ont souligné les menaces qui pèsent sur la démographie et l'économie de notre région. De 1960 à 1970, la population a diminué de 2965 unités ; cette perte de substance affecte 73 communes sur 145. Le Jura, zone marginale entre deux couloirs d'activité : tel a été le tableau dressé par M. Denis, et sa force émotionnelle rappelle les descriptions dramatiques qui entraînaient les mouvements pétitionnaires au milieu du XIXe siècle.

Les discussions ont braqué surtout le projecteur sur la Transjurane (même si pour le *Bund* et le *Bieler Tagblatt*, reprenant la traduction de l'A.T.S., elle est une « Eisenbahnlinie »). La révélation de l'ingénieur en chef du Ve arrondissement, selon laquelle la Commission technique fédérale condamne la Transjurane et lui préfère l'axe Bâle-Bienne, a été amplifiée par la presse. Une telle solution a été jugée contraire aux intérêts du Jura qui se verrait un peu plus « aspiré » par les grands centres urbains qui l'entourent, alors que la Transjurane permettrait de désenclaver notre région et de lui faire jouer un rôle de transit et d'échange entre la France et la Suisse. La solution des experts prétériterait en outre

grandement l'Ajoie. Les journaux alémaniques (cf. *Solothurner Zeitung*, 14.4.73) ont souvent comparé le Jura au Tessin. Même situation périphérique, mais différence essentielle dans les voies de communication : actuellement déjà, le Sud possède deux bonnes routes principales et une autoroute se construit de Bâle à Chiasso, tandis que les liaisons ferroviaires sont excellentes. L'idée d'une association Pro Transjurane a été soutenue par la presse.

Les comptes rendus consacrent en général au passé moins du quart que l'ordonnance du colloque lui réservait au minimum, les auteurs invoquant souvent les articles documentaires parus les jours précédents. Il y a là un paradoxe que des historiens se devaient de relever, mais finalement, comme le notait Croce, « toute histoire n'est-elle pas histoire contemporaine » ? Grâce au large écho donné par la presse, le public a été sensibilisé et un réveil politique s'est manifesté.

3. *Les prolongements politiques.*

Le lecteur trouvera, en annexe, un répertoire chronologique des principales démarches postérieures au colloque. On se bornera ici à les ordonner à un triple point de vue qui permet de comparer le présent au passé.

A confronter les étapes de l'implantation ferroviaire et les difficultés qui s'attachent à la réalisation de la Transjurane, plusieurs analogies s'imposent. Et tout d'abord la querelle des tronçons. Au XIXe siècle, les autorités veulent aussi procéder, en priorité, à la construction d'une ligne de Bienne à Bâle, et le projet Desvoignes de 1865 ne prévoit qu'une pénétrante de Bienne à Tavannes. Pourtant, par le grand décret de 1867, l'Etat subventionne non seulement cette dernière (de Bienne à Tavannes), mais encore les tronçons Sonceboz - Les Convers et Porrentruy - Delle. Pour deux raisons essentielles : les districts de Courtelary et Porrentruy, les plus populaires et les plus industrialisés, avaient été les premiers à s'organiser ; l'Ajoie était en outre la plus isolée et son raccordement aux voies françaises lui permettait, au prix d'un détour par l'Alsace, de gagner la capitale par Bâle.

Le système dit des tronçons comportait aux yeux de certains députés de l'ancien canton le danger de jeter ces régions périphériques «dans les bras» de la France et de Neuchâtel. Mais la constitution du Comité supérieur des chemins de fer du Jura qui réunit en un faisceau les revendications régionales et poursuit l'objectif d'un réseau complet rassure les hommes politiques bernois qui voulaient forger l'unité cantonale.

Actuellement le tracé des artères maîtresses suscite aussi des divergences entre la Commission fédérale et les Jurassiens d'abord, parmi ces derniers ensuite, à un moindre degré. Une solution s'ébauche qui comporte deux éléments : il s'agit, d'une part, d'obtenir la réalisation d'un axe Bâle - Bienne conjointement à la Transjurane de Boncourt à Oensingen ; il est requis, d'autre part, de modifier les priorités et d'entreprendre le « sauvetage » de l'Ajoie par la mise en chantier accélérée du

tunnel sous les Rangiers, segment essentiel d'une liaison en direction aussi bien de la Romandie que du Plateau suisse. Et aujourd'hui comme naguère les impulsions de la France voisine devraient y contribuer.

Si l'on poursuit le parallèle, on mettra en évidence le rôle du futur « Comité d'action en faveur de la Transjurane et des autres voies de communication ». Comparables au Comité supérieur des chemins de fer du siècle dernier, ces « Etats généraux » routiers, avec leur représentativité pondérée de quatre-vingts membres, devront à la fois harmoniser les vœux des différentes régions du Jura, les promouvoir et les défendre à l'échelle du canton et de la Confédération. Le lancement annoncé d'une pétition pour la Transjurane complète l'analogie.

Il faut noter une différence : l'enjeu n'est plus, comme au siècle passé, entre les mains du canton de Berne. Il dépend de la Confédération. L'entrevue du gouvernement bernois avec le conseiller fédéral Tschudi, celles de M. Bonvin puis des directeurs des routes nationales suisses et de l'Office fédéral des transports avec des responsables français à Belfort, la réponse du Conseil fédéral à l'interpellation Gassmann, la nouvelle motion du conseiller national Simon Kohler, président de l'Exécutif cantonal : autant d'éléments autorisent les espoirs et marquent en tout cas l'émergence d'efforts concertés.

Sans revendiquer une paternité abusive, le C. E. H. peut relever, avec certains journalistes, que son

« colloque a précipité un réveil. Pour la première fois peut-être, techniciens, politiciens et historiens pouvaient confronter leurs points de vue et prendre ainsi conscience de l'étendue et de l'importance du problème de nos voies de communication routières. La haute lutte que durent mener les Jurassiens pour obtenir des voies ferrées il y a un siècle sert d'exemple pour sortir de notre situation actuelle. » (*Le Pays*, 5. 4. 73.)

L'idée d'une association Pro Transjurane évoquée, il y a bientôt deux ans, par un des membres de la Commission routière, le directeur de Pro Jura, Fr. Erard, avait été accueillie alors avec une certaine indifférence. Elle revient dotée de sérieuses possibilités de voir le jour. Son organisation est définie et son activité devrait débuter dès l'automne.

Comme au XIXe siècle, les autorités ne sont intervenues que sous la pression populaire. Le communiqué de l'Office d'information et de documentation du canton de Berne relatant la démarche du Conseil exécutif auprès du gouvernement fédéral est explicite :

« Ce ne sont pas tant des considérations économiques que des arguments psychologiques et politiques qui militent en faveur de la priorité qu'il faut accorder à la liaison Porrentruy - Les Rangiers - Delémont. »

Si le Jura était, politiquement, une région morte, son sort serait scellé. L'association Pro Transjurane ranime la grande leçon des comités ferroviaires du siècle dernier.

C. LA ROUTE FACTEUR DE L'UNITÉ JURASSIENNE

L'étymologie le souligne : la route, c'est la *via rupta*, la « voie frayée ». Non pas donnée naturelle du paysage, mais création humaine, où s'inscrit et se projette dans son dynamisme la vie de relations propre à toute société organisée. L'historiographie contemporaine et différentes écoles de géographes (on songe aux pages fameuses de Vidal de La Blache) ont mis en évidence le rôle des artères de communication, génératrices ou conservatrices d'Etats ou d'empires : voies romaines, réseau des grands chemins royaux, armature ferroviaire, axe autoroutier.

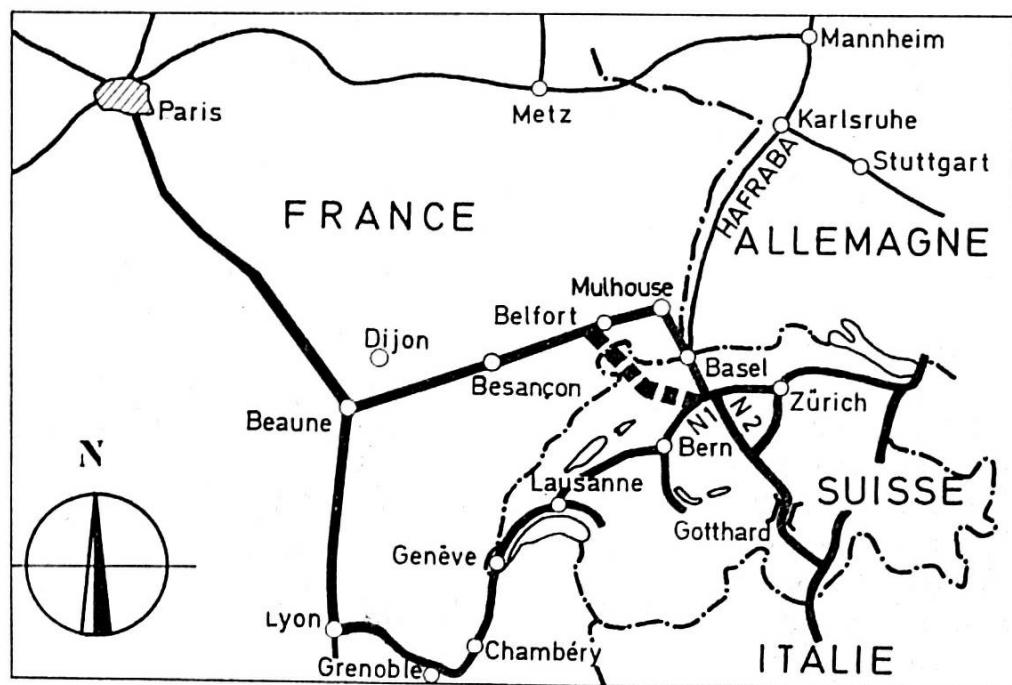
Pour le Jura, que son cadre géographique destine au morcellement bien plus qu'il ne l'appelle à l'unité, les voies de communication sont un enjeu d'importance. Facteurs indispensables de son redressement économique, elles lui permettent de se recentrer (en luttant contre son éclatement entre des pôles urbains extérieurs), puis de se surcenter en servant de relais entre la Suisse et la France. Seul l'effet conjugué de la Transjurane et de l'artère Bienne - Bâle est susceptible d'intéresser toutes les régions et de contribuer à ces résultats.

Plus largement, il faut souhaiter que les « Etats généraux » routiers réalisent la tâche que Xavier Stockmar conférait au Conseil supérieur des chemins de fer :

« Il resserrerait les liens si relâchés qui unissent à peine encore les diverses parties du Jura. Par son Conseil supérieur, image d'un parlement jurassien, devant lequel on pourrait porter encore des questions de législation et d'administration, quand le besoin le demanderait, le Jura reprendrait et conserverait son unité, son autonomie. » (Lettre de X. Stockmar au préfet Froté, Bellefontaine, 26 février 1859.)

Ainsi le Jura échapperait au sort des finisterres délaissés pour redevenir une marche prospère.

LA TRANSJURANE :
LIAISON ENTRE LES RESEAUX AUTOROUTIERS FRANCAIS ET SUISSE



— AUTOROUTES

----- ROUTE TRANSJURANE PROJETEE

0 50 100 150 200 km

IV. Documents annexes

A. CHRONOLOGIE DES LIGNES CONCESSIONNÉES

par Marcel Rérat

1852	Berne - Bienne - La Neuveville	1892	Tramelan - Les Breuleux (ou Le Cernil) - Saignelégier-Goumois et Tramelan - Les Breuleux - Le Noirmont
1853	Les Convers - Bienne - Berne	1893	Langenthal - Balsthal - Mümliswil - Waldenbourg - Moutier
1856	Porrentruy - Delle	1894	Saint-Imier - Chasseral
1865	Les Convers - Saint-Imier	1895	Porrentruy - Laufon (Lützelthalbahn)
1870	Bienne - Delémont - Bâle Delémont - Porrentruy	1897	Saignelégier - Glovelier
1873	Delémont - Oensingen (Jura - Gothard)	1899	Saint-Imier - Mont-Soleil
1881	Tavannes - Tramelan	1902	Glovelier - Undervelier
1889	Soleure - Moutier	1902	Porrentruy - Damvant
1890	Porrentruy - Bonfol	1903	Moutier - Granges
1890	Saignelégier - La Chaux-de-Fonds	1906	Gléresse - Prêles
1890	Saint-Imier - Saignelégier - Tramelan	1910	Delémont - Mervelier
		1910	Alle - Courgenay

B. REPÈRES CHRONOLOGIQUES - CHEMINS DE FER DANS LE JURA

par Pierre Philippe

1867	Le Grand Conseil vote le décret qui statue la participation de l'Etat à la construction des Chemins de fer du Jura par une prise d'actions pour les lignes Bienne - Sonceboz - Tavannes, Sonceboz - Les Convers, Porrentruy - Delle (réseau restreint).
1872	Ouverture de la ligne Porrentruy - Delle (23 septembre).
1873	Décret du Grand Conseil approuvant la justification financière pour le réseau complet et effectuant l'apport des lignes de l'Etat (Bienne - La Neuveville et Bienne - Berne).
1874	Ouverture de la ligne Bienne - Les Convers (20 avril), Sonceboz - Tavannes (29 avril). Ouverture des lignes du réseau complet.
1875	Delémont - Bâle (26 décembre).
1880	

- 1876 Delémont - Glovelier (15 octobre).
Tavannes - Court et Moutier - Delémont (16 décembre).
- 1877 Court - Moutier et Glovelier - Porrentruy (24 mai).
- 1890 Contrat de vente de la ligne Berne - Lucerne à la compagnie du Jura - Simplon.
Fusion du Jura - Berne - Lucerne et de la Suisse occidentale - Simplon.
- 1898 La loi sur le rachat des Chemins de fer suisses par la Confédération est ratifiée par le vote populaire.
- 1903 Nationalisation du réseau du Jura - Simplon.
- 1906 Constitution de la « Société pour le chemin de fer des Alpes bernoises ». Début des travaux de percement du tunnel du Lötschberg.
- 1908 Début de l'exploitation du chemin de fer Soleure - Moutier.
- 1911 Fin du percement du tunnel du Lötschberg. Début des travaux de percement du tunnel de la Montagne de Granges (Moutier-Granges).
- 1913 Ouverture à l'exploitation à l'électricité du chemin de fer « Tramélan - Les Breuleux - Le Noirmont ».
- 1915 Inauguration du tunnel Moutier-Granges.
- 1928 Le tronçon Biel - Granges - Moutier - Delémont est totalement électrifié.
- 1931 Electrification Bâle - Delémont.
- 1933 Electrification Delémont - Delle-Frontière.
- 1934 Electrification Biel - Sonceboz - La Chaux-de-Fonds et Delle-Frontière - Delle.
- 1937 Electrification Moutier - Sonceboz.
- 1938 Création de la Société Nationale des Chemins de fer Français (S. N. C. F.)
- 1944 Création de la « Compagnie des chemins de fer du Jura » (C. J.)
- 1953 Les Chemins de fer du Jura sont totalement électrifiés.
- 1954 Les accords franco-suisses attribuant des prêts suisses à la S. N. C. F. pour l'électrification de lignes françaises (Reding - Strasbourg - Bâle, Dijon - Vallorbe, Frasne - Pontarlier) excluent la ligne Delle - Belfort.
- 1962 Le Conseil exécutif bernois demande le rachat du groupe B. L. S. par la Confédération.
- 1965 Le Conseil fédéral remet son offre d'achat du groupe B. L. S. au gouvernement bernois.
- 1966 L'assemblée générale extraordinaire du groupe B. L. S. accepte le contrat passé avec la Confédération pour la reprise du B. L. S. par les C. F. F. Le Grand Conseil bernois donne à l'unanimité son approbation à la reprise du groupe B. L. S. par la Confédération.

C. GENÈSE DE LA TRANSJURANE

par Jean Eckert

- 1965 M. le conseiller d'Etat Huber, directeur des Travaux publics du canton de Berne, charge l'ingénieur en chef du Ve arrondissement d'étudier le tracé d'une route Transjurane susceptible de pouvoir être incorporée dans le réseau des routes nationales, lors de la prochaine révision de celui-ci.
- Connaissance des intentions françaises au sujet de l'A 36 Beaune - Mulhouse, de la route express Trétudans - Dérizet et du projet de création d'une zone industrielle autour des ports de Bourogne et d'Etupes.
26. 3.66 Sous la présidence de M. le conseiller d'Etat Huber, les études préliminaires d'un tracé de la Transjurane Boncourt - Bienne par les Franches-Montagnes sont présentées à Delémont au bureau de la Députation jurassienne, aux présidents des associations des maires des districts jurassiens, au bureau de la Commission jurassienne et aux présidents de l'A.D.I.J., Pro Jura, T.C.S. et A.C.S. du Jura. Ce tracé faisait abstraction du réseau des routes nationales et se voulait être l'épine dorsale de notre réseau routier et porte le nom de variante I.
4. 6.66 Présentation à l'assemblée générale de l'A. C. S., section Les Rangiers, de la variante II par Oensingen. Par cette variante, la Transjurane se place au rang de liaison entre les réseaux autoroutiers français et suisse. Une étude comparative des deux variantes fait ressortir les avantages décisifs de la variante II.
- 18.10.66 La commission routière jurassienne adopte le tracé de la variante II.
- 12.12.66 M. Büchler, ingénieur conseil à Berne, à qui la direction des Travaux publics du canton a confié l'expertise des deux variantes, s'est prononcé en faveur de la variante II. On ne parlera plus dès lors de la variante I ou II, mais de la Transjurane dont le tracé Est aboutit sur la N 1 à Oensingen.
10. 5.67 Dans sa réponse à une requête des conseils municipaux de Tavannes, Tramelan, Saignelégier et Saint-Imier, le Conseil exécutif du canton montre sans ambages qu'il est acquis au tracé de la Transjurane par Oensingen.
15. 6.68 Lors de son assemblée générale, et à la suite d'un exposé sur la Transjurane tenu par M. Eckert, ingénieur en chef du Ve arrondissement, Pro Jura vote une résolution demandant que le gouvernement bernois intervienne auprès de la Confédération, afin que la Transjurane puisse être mise en chantier avant 1985.

27. 6.68 M. Simon Kohler, conseiller national, dépose une motion demandant l'intégration de la Transjurane dans le réseau des routes nationales.
- 8.10.68 Le Conseil exécutif du canton de Berne, par lettre adressée au conseiller fédéral Tschudi, chef du département de l'Intérieur, demande l'inscription de la Transjurane Boncourt - Oensingen dans le réseau des routes nationales.
- 12.12.68 Le Conseil national adopte sans opposition la motion Simon Kohler au sujet de la Transjurane.
- 14.12.68 Le Conseil des Etats a décidé à l'unanimité de recommander à la Chambre haute d'accepter la motion Simon Kohler.
24. 4.69 Le T. C. S., section jurassienne, adopte lors de son assemblée générale une résolution en faveur de la Transjurane Boncourt - Oensingen.
8. 7.69 Nouvelle intervention du Conseil exécutif auprès du département fédéral de l'Intérieur ensuite de la réponse donnée par le Conseil fédéral à la motion Kohler, pour rappeler son intervention du 8.10.68 et offrir à cet effet les services des organes techniques de la direction des Travaux publics.
11. 3.70 Le comité de Pro Jura, après avoir entendu M. le conseiller d'Etat Schneider, directeur des Travaux publics, confirme sa résolution du 15.6.68.
24. 4.70 L'association des maires d'Ajoie se prononce en faveur de la Transjurane Boncourt - Oensingen.
26. 5.70 L'association des maires du district de Delémont adopte une résolution en faveur de la Transjurane Boncourt - Oensingen.
2. 6.71 Le Conseil exécutif du canton de Berne décide la mise à disposition d'un crédit annuel de 2,5 millions pour l'acquisition de terrains pour la Transjurane.
12. 7.71 Le Conseil général de Belfort a demandé à l'unanimité la réalisation de la voie express Trétudans - Delle pour relier l'A 36 à la future Transjurane.
- 8.11.71 Le député Etique, au nom de la Députation jurassienne, présente au Grand Conseil une motion en faveur de la Transjurane, à laquelle on a ajouté pour des motifs politiques une branche Moutier - Bienna. Cette motion est acceptée.
- 30.11.72 Les études géologiques d'un tunnel sous les Rangiers ont été confiées à M. le professeur Nabholz, géologue à Berne.

D. RÉPERTOIRE CHRONOLOGIQUE DES PRINCIPALES
DÉMARCHES EN FAVEUR DE LA TRANSJURANE
(du 26 février au 6 juillet 1973)

par Marcel Rérat

22. 3. 1973. — Le conseiller national Pierre Gassmann (soc., Delémont) adresse au Conseil fédéral une « petite question » sur la base des révélations de l'ingénieur en chef du Ve arrondissement, faites au colloque :

« Le Jura est la seule région du pays tenue à l'écart des routes nationales. Les autorités fédérales ont cependant admis en son temps la nécessité absolue de prévoir une route à grand trafic qui, reliant les principales villes du Jura, assurerait en même temps la liaison entre la frontière française et le Plateau suisse.

» La mise en service de cette route, poursuit l'intéressé, est très urgente et d'une importance vitale pour l'économie jurassienne. Or, à ce jour, rien n'a encore été entrepris.

» Pire ! Alors que le tracé Boncourt - Delémont - Moutier est approuvé unanimement dans le Jura, il semblerait que le groupe de travail chargé de la planification des routes principales entend maintenant accorder la priorité à une liaison Bâle - Delémont - Biel, laissant ainsi l'Ajoie complètement à l'écart et supprimant en même temps toute liaison valable avec le réseau français d'autoroutes. (...) »

« 1. Quelles sont les raisons pour lesquelles rien n'a encore été entrepris sur le tronçon Boncourt - Delémont - Moutier, pourtant déjà classé « route principale » ? Le Conseil fédéral est-il disposé à intervenir auprès du canton de Berne, afin que les travaux puissent être entrepris dans les plus brefs délais ?

» 2. Les autorités fédérales ont-elles véritablement l'intention de renoncer à assurer en priorité la liaison Boncourt - Porrentruy - Delémont au profit d'une liaison Bâle - Delémont ? Sont-elles disposées, avant de prendre toute décision importante, à tenir compte des vœux exprimés dans le Jura en vue de sauvegarder les intérêts économiques et culturels de la région Porrentruy - Delémont - Moutier ? »

5. 4. 1973. — Le gouvernement bernois demande la priorité pour la Transjurane (Porrentruy - Delémont). Un communiqué diffusé le 12. 4. 1973 par l'Office d'information et de documentation rapporte qu'une délégation composée de MM. les conseillers d'Etat S. Kohler, président du gouvernement, E. Schneider, directeur des travaux publics, et H. Huber, directeur des transports, a été reçue par le conseiller fédéral Tschudi. Le gouvernement bernois défend résolument la thèse selon laquelle la Suisse doit absolument établir la liaison avec le réseau des autoroutes françaises par la Transjurane.

« Mais ce ne sont pas tant des considérations économiques que des arguments psychologiques et politiques qui militent en faveur de la priorité qu'il faut accorder à la liaison Porrentruy - Les Rangiers - Delémont. »

M. Tschudi a assuré que le travail fourni jusqu'à présent par la commission technique (qui accorde la préférence au tronçon Delémont-Bâle) ne préjuge en rien la décision du Conseil fédéral. Si la Transjurane devait être incluse dans le réseau élargi des routes principales, elle pourrait être aménagée plus rapidement que si on la concevait comme une route nationale. Au surplus, le conseiller fédéral a estimé hautement souhaitable la construction d'un tunnel routier aux Rangiers.

Les efforts des cantons de Vaud et Neuchâtel pour obtenir chacun un embranchement sur l'autoroute française A 36 ne sont sans doute pas étrangers à cette démarche.

7.4.1973. — Annoncée, dans la presse romande du moins, comme un événement, la rencontre franco-suisse de Pontarlier consacrée aux relations routières à travers la chaîne jurassienne réunit des autorités du département du Doubs (en particulier M. E. Faure), des cantons de Vaud (dont M. M.-H. Ravussin, président du gouvernement) et de Neuchâtel, ainsi que des observateurs jurassiens (M. Farine, représentant du délégué au développement de l'économie, désigné par le conseiller d'Etat Kohler, M. Marcel Faivre, délégué par l'A. D. I. J., M. Théo Voelke, ingénieur au Ve arrondissement), soucieux de faire valoir leur projet de Transjurane parallèlement à celui des autres Romands.

A l'origine, la réunion de Pontarlier ne devrait être que l'assemblée générale du Comité d'expansion économique du Doubs, mais la campagne de presse menée auparavant en Suisse sur la question des liaisons routières entre les deux pays en fait une réunion internationale.

Dans le Jura, les prises de position se multiplient :

30.3.1973. — L'Association pour le développement de l'Ajoie se prononce pour la réalisation accélérée de la Transjurane.

3.4.1973. — Le maire de Delémont, dans une interview à la Télévision demande l'amélioration des voies de communication.

5.4.1973. — Le Parti libéral-radical et le groupement des jeunes-ses libérales-radicales de Porrentruy :

« en appellent à l'union de tous les Ajoulots en faveur d'une action commune et urgente pour un tracé de la Transjurane à partir de Boncourt, point de jonction avec le réseau autoroutier français ;

s'inquiètent de la position prise par la Commission fédérale chargée d'étudier l'extension des routes principales suisses, qui pourrait déboucher sur la mise à l'écart de la liaison par l'Ajoie ;

appuient les efforts déployés par leurs représentants auprès des autorités fédérales en vue d'arriver à une solution qui sauvegarde les intérêts de l'Ajoie et du Jura. »

6. 4. 1973. — Les maires d'Ajoie adoptent une résolution en faveur de la Transjurane.

25. 4. 1973. — La Commission routière jurassienne désigne un groupe de travail de six personnes « chargé de lancer une pétition populaire et de préparer la constitution, jusqu'en juin, d'un organisme susceptible de faire passer dans les faits les revendications légitimes des Jurassiens ».

27. 4. 1973. — Le Rassemblement jurassien rappelle qu'en date du 14 février 1973 il a envoyé à Pro Jura, à l'A. D. I. J. et à la Société d'Emulation une lettre proposant la création d'une assemblée délibérante.

« Elle devrait grouper les représentants des dites associations, des partis politiques, du Rassemblement jurassien, de l'U. P. J., du Mouvement pour l'unité du Jura, du Touring Club Suisse, de l'Automobile Club Suisse. Il faudrait en outre adopter un principe de répartition permettant de tenir compte de l'importance réelle de chacun de ces groupements.

Le Rassemblement jurassien estime que seule une assemblée délibérant publiquement, sorte d'Etats généraux du Jura, peut apporter à la Commission routière l'appui politique indispensable. »

30. 4. 1973. — Une centaine de membres de la Section jurassienne du Touring Club, réunis en assemblée générale à Moutier,

— « constatent que les crédits accordés en 1973 sont dérisoires. (...)

— S'étonnent que le Jura supporte une fois de plus la plus grande part des réductions opérées sur les crédits routiers du canton. (...)

— Demandent à la population et plus particulièrement aux députés de faire pression sur les autorités cantonales et fédérales afin d'activer la réalisation de la Transjurane, (...) seul moyen de sortir le Jura de son isolement. »

14. 5. 1973. — Le comité jurassien du Parti démocrate chrétien « s'associe aux protestations surgies de tout le Jura ensuite de la réduction inique des crédits d'entretien du pauvre réseau routier jurassien ainsi que de la tentative d'isoler définitivement une partie importante du Jura en renonçant à la Transjurane pour une grand-route Bâle - Delémont - Biel.

Il félicite les personnalités et associations qui ont engagé la lutte pour sortir le Jura de son éloignement du trafic moderne et pour lui assurer, avant qu'il ne soit trop tard, des voies de communication dignes de notre temps.

Dans le combat, vital pour le Jura, qu'elles ont entrepris, il les assure de son soutien le plus entier. »

17. 5. 1973. — La Députation jurassienne accepte un postulat réaffirmant la nécessité de la construction d'une transjurane Boncourt - Moutier :

« La construction d'un tunnel routier sous les Rangiers apparaît comme la condition nécessaire pour sortir l'Ajoie de son isolement géographique et pour l'aider à combler son retard économique. Cette réalisation devrait s'inscrire dans le concept général de la Transjurane à partir de Boncourt. Toutefois, les incertitudes qui pèsent, au plan fédéral, sur le sort de la Transjurane risquent de compromettre la construction de ce tunnel.

» Aussi demandons-nous au Conseil exécutif de procéder aux premières études, à savoir l'établissement d'un projet de construction assorti de propositions pour un programme de réalisation. »

De plus, il est décidé que MM. Etique, Lachat et Eckert prendront contact avec le Directeur de l'aménagement et de l'équipement du Territoire de Belfort, afin de se renseigner au sujet de la bretelle entre Delle et la route A 36 sur le territoire français (voie express).

17. 5. 1973. — Le Conseil fédéral prend position au sujet du raccordement du Jura au réseau des routes nationales, dans sa réponse à la « petite question » du conseiller national Gassmann :

La possibilité de relier les réseaux d'autoroutes français et suisse par Porrentruy et Boncourt, alors que la France se prépare à construire une liaison Mulhouse - Beaune, passant par Belfort et Besançon, doit être prise en considération, estime le gouvernement. Les experts s'occupent de la question et leurs travaux doivent être terminés d'ici la fin de l'année. En outre, ce sont des raisons financières qui ont empêché jusqu'ici d'entreprendre des travaux sur l'axe Boncourt - Delémont - Moutier.

14. 6. 1973. — L'A. T. S., reprenant une information du *Pays*, communique que :

« MM. Roger Bonvin, conseiller fédéral et président de la Confédération, chef du département des transports, et Simon Kohler, conseiller d'Etat et conseiller national, se sont rendus incognito, vendredi dernier, à Belfort, pour rencontrer M. M. Monnier, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Belfort. « Il s'agissait d'une discussion préliminaire sur les possibilités de raccordement de la Transjurane avec la liaison rapide qui doit être établie entre l'autoroute A 36 et la ville de Delle, cité-frontière. »

« La commission d'étude de l'aire urbaine Belfort - Montbéliard avait inscrit dernièrement cette question à son ordre du jour, sur la demande, entre autres, de M. Jean-Marie Bailly, maire de Belfort », précise en outre le journal. »

22. 6. 1973. — M. Simon Kohler dépose au Conseil national une nouvelle motion :

« Ma motion du 12 décembre 1968 demandant la prochaine construction d'une Transjurane, quand bien même elle a été adoptée par les deux conseils, n'a abouti pour l'instant à aucun résultat concret. Les raisons qui militent en faveur de ce projet sont devenues depuis lors con-

traignantes. Cet état de choses provoque l'impatience de l'opinion jurassienne, d'autant plus que le Conseil exécutif du canton de Berne est entièrement favorable au projet. Dès lors, et dans l'intérêt bien compris de la région jurassienne qui réclame l'aménagement rapide de son réseau de base, le Conseil fédéral est chargé : a) d'incorporer dans les routes d'importance nationale le tracé Boncourt - Les Rangiers (tunnel) - Delémont - Moutier avec, de là, des liaisons sur Biel et Oensingen, sa vocation de route nationale devant finalement être reconnue ; b) de réaliser cette importante voie de communication, par étapes prioritaires et accélérées, dans les plus courts délais. » (ats)

26. 6. 1973. — L'A. T. S. communique :

« Une séance de travail réunissant le président de la Chambre de commerce de Belfort, le maire de Delle et le préfet du Territoire de Belfort, du côté français, deux conseillers d'Etat bernois, le directeur des routes nationales suisses et celui de l'Office fédéral des transports, du côté suisse, s'est tenue mardi, à Belfort, pour discuter de l'avenir du port de Bourgogne, de son importance future et des importantes incidences y relatives en matière ferroviaire et routière. C'est en substance ce que révèle *Le Pays*, de Porrentruy. »

Selon le quotidien bruntrutain, « il semble que sur l'impulsion prépondérante du président Bonvin — qui s'est rendu récemment à Belfort avec le conseiller national Simon Kohler — et du conseiller fédéral Tschudi, l'on s'achemine heureusement vers l'élaboration d'un message spécial aux Chambres fédérales demandant que le tronçon Boncourt - Oensingen soit classé comme route nationale à quatre pistes, ce qui assurerait ainsi la liaison entre les réseaux d'autoroutes suisse et français et permettrait aussi la liaison la plus directe par routes des capitales Paris et Berne. »

6. 7. 1973. — La Commission routière jurassienne donne à Moutier une conférence de presse. Elle rappelle que

« le Jura, avec une population de 150.000 habitants, reconnu comme peuple par la Constitution cantonale, est la seule région de Suisse, avec Appenzell R. I., à n'être pas raccordée au réseau des routes nationales. De plus, faute de crédits, rien ou peu de choses ne sera réalisé ces prochaines années pour l'équipement des routes principales du Jura, à part le Taubenloch qui sera terminé sur 8 à 10 kilomètres dans vingt ou trente ans. »

Elle présente son rapport sur la création projetée d'un Comité d'action « Pro Transjurane » qui aura pour tâche principale :

1) de promouvoir le développement des voies et des moyens de communication jurassiens,

2) d'appuyer le canton dans ses démarches auprès de la Confédération en vue de la réalisation dans les plus brefs délais de la Transjurane à partir de Boncourt, avec ses deux sorties sur Biel et Oensingen,

3) de définir un réseau de base et ses priorités d'aménagement en vue d'assurer une meilleure participation de chaque région au développement économique et à la vie culturelle du Jura.

Une assemblée des délégués de quatre-vingts membres

Quels sont les organes du futur comité d'action « Pro Transjurane » ?

L'assemblée des délégués comptera 80 membres : les 7 préfets jurassiens, un délégué de chacune des 7 associations de maires, les 5 parlementaires fédéraux, les 2 conseillers d'Etat jurassiens, 2 représentants de chacun des 6 partis politiques jurassiens représentés au Grand Conseil, 2 délégués de chacun des 3 mouvements politiques : R. J., U. P. J., Mouvement pour l'unité du Jura, les 6 membres de la Commission routière de la Députation jurassienne, les 3 membres du Bureau de la Commission routière jurassienne, 4 délégués de chacune des associations suivantes : A. C. S., T. C. S., A. D. I. J., Pro Jura et Emulation, 2 délégués de l'Institut jurassien, 4 représentants de la Chambre de commerce Jura-Bienne et autant des syndicats, 2 représentants enfin de l'Université populaire jurassienne. En outre, des observateurs pourront suivre les travaux de l'assemblée des délégués (représentants de l'armée, des douanes, de la direction cantonale des Travaux publics, de l'Office du plan d'aménagement, de l'Office cantonal du développement économique, des autorités françaises, etc.)

Bureau exécutif

Un Bureau exécutif de neuf membres sera nommé par l'assemblée des délégués. Il comptera au moins trois représentants du Jura-Nord, trois du Jura-Sud, et un du Laufonnais.

Troisième organe : la Commission technique, dont le nombre des membres variera selon les besoins et qui sera directement subordonnée au Bureau exécutif.

Quatrième organe : il est chargé de la vérification des comptes.

L'assemblée des délégués procédera à la nomination du président, du vice-président, du secrétaire et du caissier du comité d'action ainsi que des cinq autres membres du Bureau exécutif.

Lancement d'une pétition

La C. R. J. propose au comité d'action « Pro Transjurane » de lancer après les vacances une grande pétition en faveur de la Transjurane adressée au Conseil fédéral. Chacun pourra la signer, étrangers et mineurs compris.

On espère que la cueillette des signatures de la pétition sera achevée en novembre, avant que la Commission technique fédérale présidée par M. Ruckli ne dépose son rapport.

E. ORIENTATIONS BIBLIOGRAPHIQUES

par Marcel Rérat

A l'échelle de la Suisse, deux bibliographies recensent les publications ferroviaires :

SICHLER, Albert : *Littérature des chemins de fer suisses* (1830-1901). Avec appendice contenant l'index des pièces contenues dans le recueil des pièces officielles relatives aux chemins de fer suisses. Berne, Wyss, 1902, 391 + 130 p.

MATHYS, Ernest : *Bibliographie sur les chemins de fer suisses* (1901-1950). Berne, Direction générale des C.F.F., 1958, 446 p.

L'absence d'inventaire spécialisé pour la période suivante (depuis 1951) est compensée partiellement par la sélection bibliographique des *Annales suisses d'économie des transports* = *Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und -politik*, Zurich, Orell Füssli, 1945 ss. (trimestriel).

En outre, le Service de documentation et bibliothèque de la Direction générale des C.F.F. à Berne dispose de fichiers alphabétique et systématique constamment mis à jour.

Concernant le Jura, on consultera :

AMWEG, Gustave : *Bibliographie du Jura bernois*. Porrentruy, Le Jura, 1928, XV - 708 p.

Cercle d'études historiques : *Bibliographie jurassienne*. Porrentruy, Société jurassienne d'Emulation, 1973, 400 p.

Les Intérêts du Jura, Bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura, publié mensuellement depuis 1930, contient sur le passé et surtout le présent les renseignements indispensables ; ces collections constituent les annales de l'histoire économique du Jura contemporain.

ANDRÉ DENIS : TRANSPORTS ET RÉGIONS

BÄCHTOLD, Rudolf-Viktor : *Croissance de la population résidante dans le canton de Berne, 1870-1970*. Berne, 1971, 83 p., 1 Tabl. Contribution à la statistique du canton de Berne. Statistique de la population, 4.

BLANCHARD, Marcel : *Géographie des chemins de fer*. Paris, 1942, 230 p.

CARALP, Renée : *Les conséquences régionales de l'évolution démographique des transports terrestres*. Rennes, 1971. Travaux du Colloque de géographie appliquée.

CLAVAL, Paul : *Géographie générale des marchés*. Paris, Les Belles Lettres, 1962, 360 p.

CLAVAL, Paul : *Régions, nations, grands espaces*. Paris, Génin, 1968, 839 p.

CLOZIER, René : *L'économie des transports terrestres*. Paris, Génin, 1963, 408 pages.

DEZERT, Bernard : *La croissance industrielle et urbaine de la Porte d'Alsace*. Essai géographique sur la formation d'un espace régional en fonction de l'attraction industrielle. Paris, SEDES, 1969, 520 p., tabl., cartes.

LABASSE, Jean : *L'organisation de l'espace*. Eléments de géographie volontaire. Paris, Hermann, 1966, 606 p.

LABEYRIE, Vincent : *A propos de quelques conséquences écologiques de l'organisation des transports*. In « L'Espace géographique ». Paris, 1973, No 1, pp. 5-20.

RITTER, Jean : *Géographie des transports*. Paris, PUF, 1971, 127 p. Collection « Que sais-je ? », No 1427.

MARCEL RÉRAT : LE DÉCRET DU 26 FÉVRIER 1873 ET SA PORTÉE

L'ouvrage de référence pour l'historique du réseau jurassien est :

LIÈVRE, Lucien : *Le Jura et la politique ferroviaire bernoise (1867-1917)*. Porrentruy, Le Jura, 1917, 72 p.

On consultera en outre :

BRATSCHI, Robert : *100 Jahre bernische Eisenbahnpolitik. 50 Jahre Lötschberg Bahn (1913-1963)*. Bern, 1963, 217 S. Abb. 8 Taf.

Les chemins de fer suisses après un siècle, 1847-1947. Neuchâtel, Delachaux et Niestlé, 1949, ss. 5 vol.

ERARD, Victor : *Xavier Stockmar, patriote jurassien*. Delémont, Bibliothèque jurassienne, 1968, 1971, t. 1, 2.

LIÈVRE, Lucien : *Nos chemins de fer*. In Centenaire du journal « Le Jura », 1850-1950. Porrentruy, 1950, p. 173-202, fig.

MARTI, Franz, TRÜB, Walter : *Bahnen im Jura = Les chemins de fer dans le Jura = Le ferrovie nel Giura = Railways in the Jura*. Zurich, Orell Füssli, 1971, 171 S. Abb.

RÉRAT, Marcel : *En marge d'un centenaire. L'ouverture du trafic ferroviaire franco-suisse dans le Jura*. In « Intérêts du Jura », 43, 1972, 10, p. 210-219, 2 cartes.

RUFFIEUX, Roland et PRONGUÉ, Bernard, avec la collaboration de Françoise EMMENEGGER et François KOHLER : *Les pétitions du Jura au canton de Berne durant le XIXe siècle*. Fribourg, Editions universitaires, 1972, 320 p. Etudes et recherches d'histoire contemporaine. Série historique 3.

SULZER, Hans-Ulrich : *Die Eisenbahnentwicklung im schweizerisch-französischen Jura unter Berücksichtigung der geographischen Grundlagen*. Basel, Pharos-Verlag, 1962, 151 S. Abb. 1 Karte.

VOLMAR, Friedrich : *Le trafic de transit et le canton de Berne*. In « Intérêts du Jura », 1, 1930, p. 21-25 ; 2, 1931, p. 1-7 ; 3, 1932, p. 1-5.

VOLMAR, Friedrich : *Die Lötschbergbahn 1913-1941*. Berne, 1942, 1943 (Schweiz. Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Heft 7/8).

Nous avons pu consulter le manuscrit de M. F. Anderegg, chef de l'office des transports du canton de Berne, qui prépare un livre sur le Centenaire du décret de 1874. Nous le remercions vivement, ainsi que M. Würsten.

PIERRE PHILIPPE : LES CHEMINS DE FER DANS LE JURA

Annuaire statistique des C.F.F. Berne.

Association pour la défense des intérêts du Jura. *Nos problèmes nationaux : Le Gothard, Le Lötschberg, L'importance du tronçon Bâle - Delémont - Bienne - Berne dans le cadre du trafic ferroviaire transalpin*. Delémont, 1963, 33 p. ill.

CALAME, Paul : *La revalorisation de la ligne Paris - Belfort. La Suisse et l'internationalisation de la gare de Delle*. In « Les Intérêts du Jura », 31, 1960, 5, p. 97-112.

Une enquête au sujet du port de Bourgogne. De Bourgogne à Montier, par l'A. D. I. J. Analyse de l'enquête sur le port de Bourgogne, par Roger Schindelholz. In « Les Intérêts du Jura », 39, 1968, p. 199-209, ill.

LARTILLEUX, Henri : *Géographie économique et ferroviaire des pays de la C.E.E. et de la Suisse*. Paris, Direction générale de la S.N.C.F., 2 : Suisse, 1970, 217 pages, 1 carte.

MÖCKLI, Georges : *La revalorisation de la ligne de Delle*. Rapport sur les relations ferroviaires franco-bernoises. In « Les Intérêts du Jura », 39, 1968, p. 2-19.

La surtaxe de tunnel entre Moutier et Granges-Nord. In « Intérêts du Jura », 42, 1971, 1, p. 21-28.

Toujours la surtaxe entre Moutier et Longean. In « Intérêts du Jura », 43, 1972, 7, p. 155-158.

JEAN ECKERT : LA TRANSJURANE

ECKERT, Jean : *Projet d'une route Transjurane.* In « Bulletin du T.C.S. », 1966, juin.

ECKERT, Jean : *Projet d'une route Transjurane.* In « Route et Trafic », 1968, 5.

ECKERT, Jean : *Projet d'une route Transjurane (Boncourt - Moutier - Oensingen).* Le gouvernement demande l'intégration de la Transjurane au réseau des routes nationales. In « Intérêts du Jura », 39, 1968, 7, p. 174-181 ; 12, p. 310-311.

ECKERT, Jean : *Projet d'une route transjurane.* In « Revue économique franco-suisse », 49, 1969, 3, p. 44-46, graph.

ECKERT, Jean : *Projet d'une route transjurane. Die parlamentarischen Vorstösse für eine Transjurastrasse. Erweiterung des Nationalstrassennetzes vorläufig nicht möglich. Die Antwort Bundesrat Tschudi auf die Vorstösse für eine Transjurastrasse.* In « Jahrbuch eid. Behörden », 1969, S. 161-173, 174-179, 180-191, Kartenskizzen.

ECKERT, Jean : *A propos de la Transjurane.* In « Route et trafic », 1973, 3, p. 113-115.

GUNZINGER, Charles-A. : *La Transjurane : Sortir des faux problèmes. Des routes pour quoi faire ? Entretien avec Jean-Claude Crevoisier.* In « L'Echo illustré », 1972, 27 mai, p. 34-35, 44, carte, photo.

HUBER, Henri : *Les routes jurassiennes. Projets concrets et perspectives d'avenir.* In « Jura bernois » 1815-1965. Laufon, 1965, p. 121-132.

SPOZIO, G.-A. : *Tout sur la Transjurane.* In « Revue automobile », 1972, 10 février.

WIESENDANGER, G. : *La Transjurane.* In « Touring », No 29, 1969, 17 juillet.

Au sujet de l'Autoroute française A 36, on trouvera des comptes rendus du Colloque de Besançon dans « Réalités franc-comtoises », revue régionale mensuelle, Besançon, 7, rue Charles-Nodier, en particulier No 149 (octobre 1972), No 150 (novembre 1972).