

Zeitschrift: Actes de la Société jurassienne d'émulation

Herausgeber: Société jurassienne d'émulation

Band: 76 (1973)

Artikel: Documents annexes

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-684691>

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>

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).