

Zeitschrift: Actes de la Société jurassienne d'émulation
Herausgeber: Société jurassienne d'émulation
Band: 76 (1973)

Artikel: Discussion générale
Autor: Rérat, Marcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-684689>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

II. Discussion générale

résumée par Marcel Rérat

M. G. Mæckli. — 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 - Bienne 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 - Bienne est plus court que celui qui passe par le Hauenstein et Olten. Cette clause tombera quand les C.F.F. reprendront 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 Bienne - 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 épongent 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 Bienne. 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 Bienne. 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 Biennois, 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 mendiants 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 Tavannes 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 XIXe 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 neuchâtelaises 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 - Bienne - 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 discutons 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 Bienne, 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 percerait 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 XIXe 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 XVIIIe 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'existait 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 XIXe 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 avons 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.