

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

Artikel: Note finale
Autor: Rérat, Marcel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-684690>

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>

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 Mandeuve 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 traver-

saient 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 Faucille 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. A 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. Mœckli 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 XVIIIe 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.

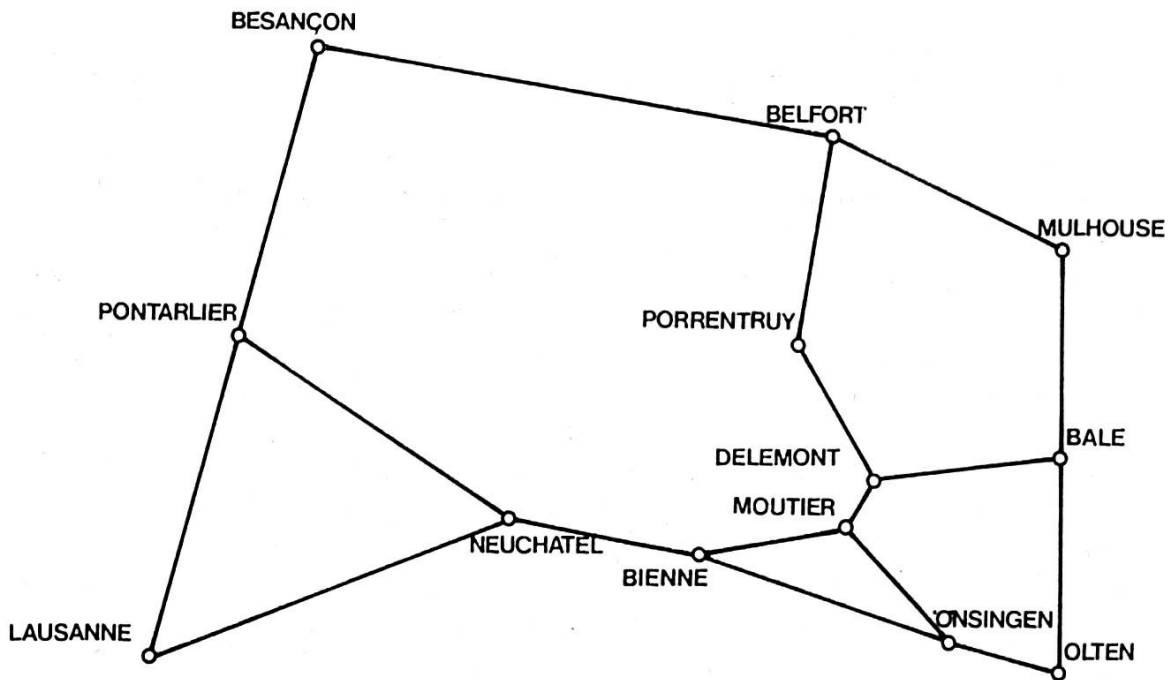
Mais au XIXe siècle on cherche à frayer une ouverture vers le Plateau suisse. En 1822, 1833 et 1837, les communes de Grandval et Crémines demandent aux autorités cantonales la construction d'une route entre Moutier et Saint-Joseph. Elle se réalise en 1843 avec la collaboration du gouvernement soleurois 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, Crémines, 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 Bienne 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 Loetschberg 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 - Bienne. Aux yeux de l'historien, la Transjurane réalise les utopies du XIXe 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-Bienne. 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 Bienne 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 XIXe 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 ingéniée 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 présuppose 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 situé 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 prêterait 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 peuplés 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 débiter dès l'automne.

Comme au XIX^e 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 surcentrer 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.

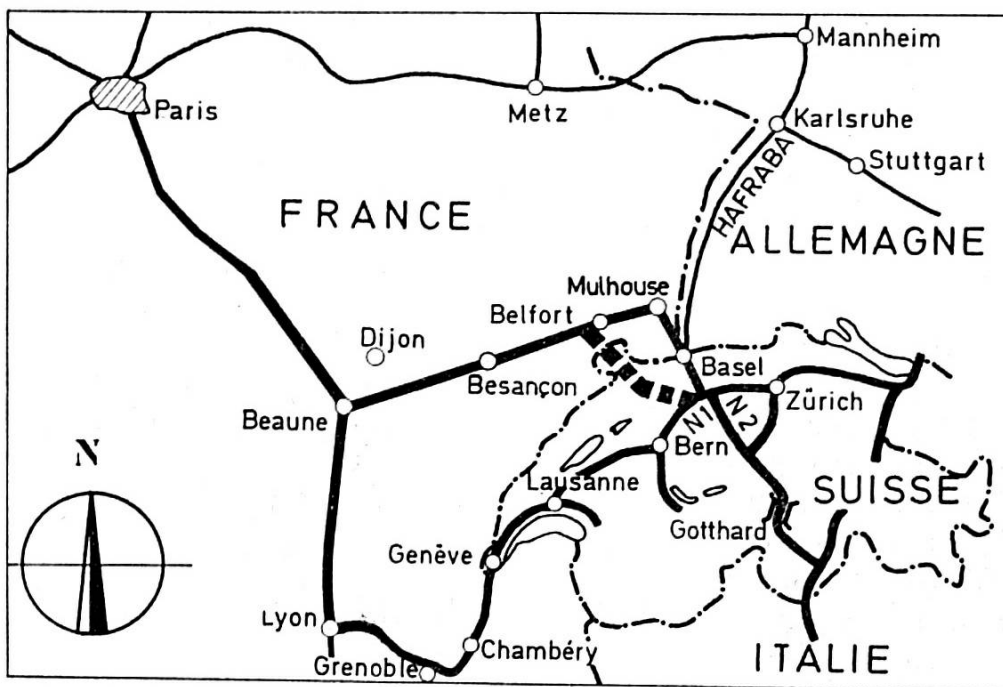
Plus largement, il faut souhaiter que les « Etats généraux » routiers réalisent la tâche que Xavier Stockmar conférait au Conseil supérieur des chemins de fer :

« 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