Zeitschrift: Les intérêts du Jura : bulletin de l'Association pour la défense des intérêts du Jura

Herausgeber: Association pour la défense des intérêts du Jura

Band: 49 (1978)

Heft: 7: Les communications transjuranes

Artikel: Troisième journée, samedi 10 décembre 1977 : débat public

Autor: Zahn, U. / Baumann, R. / Moeckli, J.-M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824906

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: 14.07.2025

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

Troisième journée, samedi 10 décembre 1977

Débat public

Bricolons une Transjurane

par U. Zahn, ingénieur EPF

Comme je l'ai déjà fait le 26 novembre, j'aimerais souligner que je ne veux pas attaquer des personnes en tant qu'individus, mais des institutions et des rôles.

Les systèmes socio-économiques sont très délicats.

Supposons que j'apporte ma montre endommagée chez un horloger, et que celui-ci sorte un grand marteau pour la réparer, je perds assez vite ma confiance en ses qualités professionnelles. Aussi fin soit-il, le mécanisme d'une montre est grossier en comparaison de la complexité des systèmes écologiques, économiques et sociaux. Ce que je peux dire, c'est que proposer une route telle que la Transjurane comme solution aux problèmes délicats du Jura, cela revient à bricoler sur une montre avec un grand marteau. Avant de vouloir résoudre des problèmes complexes, une analyse approfondie de la situation et un choix soigné des remèdes est nécessaire. Or, cela n'a guère été le cas pour la Transjurane.
Quelques observations pour soutenir cette hypothèse :

— Les arguments pour la Transjurane restent en général au niveau des affirmations non prouvées comme : « il faut des nouvelles routes pour un développement économique » ou : « une route amène de l'argent », etc. Mais jamais encore on n'a expliqué en détail comment se fait le développement d'une région à partir de la construction d'une route ; de même on ne m'a jamais démontré que ce développement est vraiment souhaité par la population. Si on veut bien m'expliquer une fois cela, je ne vois pas pourquoi je devrais encore être contre la Transjurane.

— On se lance dans des analogies « biologiques » comme : « la Transjurane sera l'épine dorsale du nouveau canton ». Qui a déjà vu une épine dorsale dépasser en haut et en bas du corps humain, comme le fait la Transjurane pour le territoire du canton ? Et à quoi sert cette épine dorsale à quelqu'un de Réclère qui veut se rendre le plus vite possible à Bonfol ?

— Les effets sur les différentes régions du Jura ne sont pas suffisamment distinguées. Comme la situation actuelle dans la région de Delémont n'est pas la même que dans les Franches-Montagnes, il se peut très bien que la Transjurane ne fera du bien qu'à une de ces régions, et peut-être du mal à une autre.

— Un détail amusant pour quand même parler d'écologie : dans la commission technique qui prétend étudier le dossier de la Transjurane, il y a bien des « représentants de la forêt et des champs » (sylviculture et agriculture), mais il n'y en a pas pour les lisières. Résultat, la Transjurane suit pour une bonne partie les lisières, donc justement une zone qui est écologiquement très importante (échange entre deux systèmes écologiques).

Voilà quelques exemples pour signaler que les études autour de la Transjurane laissent souvent à désirer. Il va de soi que dans le cadre d'une conférence, je n'ai pas le temps de démontrer ce fait en détail.

Où est la démocratie ?

Je dois dire que le fait d'avoir découvert avec combien peu de soin les étu-

LE DEMOCRATE

Le plus important
quotidien jurassien
vous informe sérieusement
dans tous les domaines

Imprimerie du Démocrate SA
Delémont

à votre disposition
pour tous travaux graphiques

1861

LA GÉNÉRALE SA

BOITES DE MONTRES HOLDING

2800 DELÉMONT

Liste des fabriques

BOURQUARD SA	2856 Boécourt
BLANCHES-FONTAINES SA	2863 Undervelier
LA FEROUSE SA	2901 Grandfontaine
MANUFACTURE DE BOITES SA	2800 Delémont
METALSA SA	68 Ueberstrass (France)
NOBILIA SA	2900 Porrentruy
VERREX SA	2856 Boécourt

Maisons associées

CRISTALOR SA	2300 La Chaux-de-Fonds
SWISS ASIATIC (Private) LTD	Singapour

1847

L'EMBLEME QUI FAIT VENIR...
LE CAFE A LA BOUCHE

Torréfié à La Chaux-de-Fonds depuis 1900 Tél. 039 23 16 16

1866

des autour de cette nouvelle route sont faites m'a moins choqué que le fait que les « responsables » (politiciens, etc.) se sont désintéressés d'une analyse approfondie. A partir de là, je me sens concerné. Car les conséquences d'une éventuelle construction de la Transjurane ne seront pas supportées par ceux qui décident, mais par ma génération et par les suivantes. Si le législatif d'une ville comme Porrentruy se désintéresse d'une information contradictoire sur un tel problème, c'est pour moi un signal d'alarme. De même, la décision de la Constituante de ne pas soumettre un problème aussi important au vote populaire. Pour moi, cela reflète la même mentalité que celle des organisateurs (ADEP et Ecole professionnelle de Porrentruy) d'un cours sur le développement de la région ajoulote, qui ont exclu même la presse — sauf évidemment le « Pays », pourquoi les autres journaux ont-ils accepté cela ? — pour rester entre « décideurs ». Pourquoi exclure la population ? C'est elle qui paie et qui subit les conséquences des décisions prises en haut lieu ! La population a le droit de savoir ce que l'on projette pour la région, elle a le droit de participer aux décisions.

Quelques conclusions

Si la démocratie ne doit pas rester un mot vide de sens dans le Jura, il faut faire participer la population aux débats sur le développement : quel Jura dans 5 ans ? dans 20 ans ? dans 50 ans ?
Des organismes tels que l'ADEP — partiellement financé avec l'argent public — devraient être tenus de développer plusieurs scénarios possibles de développement. En tout cas, il faut leur demander ce qu'ils « prévoient » pour la région... A eux donc de proposer différents chemins possibles, pas à ceux qui contestent leurs projets simplistes (Transjurane).
Néanmoins, un conseil : il paraît que les habitants du canton du Jura ont déjà versé plus de 100 millions de francs à la caisse fédérale pour la construction de routes nationales (sous forme de taxe sur les carburants). Pourquoi ne pas demander de pouvoir disposer de cet argent sans affectation fixe, par exemple pour une amélioration générale de tous les moyens de transport ?
C'est de l'utopie, évidemment. C'est de l'utopie comme c'en était de demander l'indépendance politique du Jura. Le résultat est connu. Et cet essai serait un signal pour le reste de la Suisse. Il n'y a pas que les autos comme moyen de transport, et il n'y a pas que les routes pour développer une région.
Pour permettre un travail d'étude approfondi, un débat large et vraiment public, il faudrait bien entendu arrêter de faire des plans de Transjurane. Il est bien clair qu'un débat public n'a de sens que si la garantie est donnée que les promoteurs de la Transjurane ne mettent pas la population devant des faits accomplis.
Allons, nous avons encore du travail devant nous !

Les liaisons routières du Jura bernois dans le cadre cantonal et national

par R. Baumann, urbaniste en chef de l'OPA, arrondissement Jura-Seeland

Survol historique

Il est nécessaire de faire un retour en arrière pour comprendre l'évolution actuelle en matière de voies de circulation. Lorsque Berne, au XVe siècle, sortit de ses limites urbaines, elle s'orienta d'abord vers l'Oberland en visant la maîtrise des cols en direction de l'Italie. L'intervention de Berne lors de la querelle qui opposa Bienne au prince-évêque en 1367 montre qu'à cette époque déjà elle songeait aussi à s'engager sur son flanc nord.
Du XVIe au XVIIIe siècle, la politique routière suivit l'extension de Berne en

direction de Vaud et de l'Argovie et fut donc axée dans la direction générale est-ouest. Durant cette période, la construction des routes ne tint que peu compte du transit Jura - Alpes.

Après 1815 Berne revint à l'axe nord-sud, de l'Ajoie au Grimsel et à la Gemmi. Lorsque au début du XIXe siècle, les cantons du Gothard entreprirent de remplacer le chemin muletier existant par une route carrossable et que Bâle et Soleure en construisirent le prolongement par le Hauenstein, l'ingénieur Amédée Watt, de Bienne, mais vivant à Delémont, proposa que le canton de Berne répondît à ces initiatives en aménageant la route de Bâle à Kandersteg par Delémont - Bienne - Lyss - Berne - Thoune puis par un tunnel sous la Gemmi pour rejoindre la route du Simplon construite sous Napoléon Ier. Berne n'était pas prête a suivre un Amédée Watt dans l'élan de sa pensée et elle laissa les cantons intéressés au Gothard prendre l'initiative. Il s'agissait pour elle avant tout de compléter le réseau de route mis en place sous l'Ancien régime. Berne privilégia néanmoins, dans une certaine mesure, les liaisons avec le Jura, ce qui est illustré par la construction de la route du Lyssbachtal et du pont de Tiefenau près de Berne, de la route de Lyss à Bienne par Studen et Brügg, de la nouvelle route des gorges entre Bienne et Reuchenette, de l'aménagement de la cluse de Court (1836 à 1874).

Lors de la construction des chemins de fer au XIXe siècle, Berne perdit également la lutte pour la transversale nord-sud au profit de Zurich et des cantons du Saint-Gothard et ce n'est qu'au début du XXe siècle qu'elle mis en place la ligne du Lötschberg.

On est frappé de constater que la construction du réseau autoroutier du XXe siècle concorde en grande partie avec les conceptions qui ont guidé la construction du réseau ferroviaire au XIXe siècle. L'accent fut mis dans les deux cas sur les liaisons ouest-est, contraires à la dynamique géopolitique du canton.

Conceptions actuelles

Dans le Jura aussi les conceptions actuelles du programme routier rappellent les idées qui inspirèrent la construction du réseau ferroviaire. Au XIXe siècle, les politiciens, tant jurassiens que bernois, s'efforcèrent de mettre en place un réseau qui, partant de La Chaux-de-Fonds, de Delle et de Bâle aboutit à Bienne et relie ainsi le Jura avec l'ancienne partie du canton et l'Oberland.
Force est de constater que, dans la mesure où la Transjurane se relie à l'axe du Gothard avec la jonction prévue au réseau autoroutier suisse à Oensingen, sa conception est en opposition avec la géopolitique que Berne poursuit depuis des siècles.
Aujourd'hui aussi, la politique routière du canton tend à réaliser, en complément aux routes nationales traversant le Mittelland, la transversale nord-sud (T 6) (Boncourt - Delémont - Moutier - Bienne - Berne), qui se prolonge par la N 6 entre Berne et Thoune.

La conception routière générale du Jura bernois se caractérise par une autoroute à 4 pistes entre Bienne et Sonceboz et, depuis Sonceboz, par l'amélioration du réseau existant en direction de Moutier (T 6) et de La Chaux-de-Fonds (T 30). L'amélioration du réseau existant consiste en un tunnel sous Pierre-Pertuis et au-delà, par une adaptation de la route actuelle. Dans la vallée de Tavannes en particulier il s'agit d'améliorer les sections entre les villages de façon à permettre des dépassements aisés ainsi que d'assainir le passage dans les localités en portant la largeur à 9 m. Cette conception est déjà réalisée en partie (exemples : section entre Pontenet et Malleray ; viaduc entre Bévilard et Sorvilier).

En ce qui concerne la T 30 entre Sonceboz et La Cibourg, le principe d'aménagement général est le même que pour la T 6, soit amélioration et élargissement des tronçons de routes entre les localités, aménagement du passage de ces dernières et suppression des passages à niveau. Dans le cadre de cette conception générale, se posent un certain

nombre de problèmes particuliers dont le principal est le passage de Sonceboz. Par son aménagement local, la commune de Sonceboz a donné la préférence à un tracé passant au nord de Sombeval, alors que le projet officiel des ponts et chaussées prévoit la construction d'une nouvelle route le long de la Suze. La jonction de la T 30 avec la T 6 pose en outre un certain nombre de problèmes pour lesquels des solutions devront être trouvées rapidement, car l'étape actuellement en cours d'exécution prévoit la réalisation de l'autoroute jusqu'à Sonceboz. En revanche, le tunnel sous Pierre-Pertuis sera construit à une époque qu'il est difficile de fixer avec certitude mais, selon toute probabilité, pas avant 10 ans.

Les autres problèmes principaux sont la suppression des passages à niveau de Cortébert, de Saint-Imier et de Renan. Les projets existent mais leur réalisation n'est encore pas programmée.

Reste encore évoquer le cas de Tramelan et de la route menant aux Franches-Montagnes. La conception qui a cours consiste également en une amélioration du tracé de la route existante. L'aménagement local s'occupe actuellement du problème de la traversée du village. Il existe un projet de détournement de la localité par le nord avec jonction aux Reussilles à la route existante. La commune s'oppose à ce projet qui lui enlèverait une partie de ses zones de construction les mieux situées.

La T 6 absorbe actuellement un trafic mesuré à Péry de 7000 véhicules par jour. Celui, mesuré à Tavannes, est de l'ordre de 5700 véhicules et entre Bienne et Saint-Imier de 3200 véhicules par jour. Par ailleurs, la population du Jura bernois restera, selon toute probabilité, stationnaire ces prochaines années. Le taux de motorisation n'augmentera plus dans les proportions de ces quinze dernières années. De ce fait, la conception décrite sommairement ci-dessus, peut être considérée comme raisonnable et reste dans le domaine du possible au point de vue financier.

Le seul désavantage de taille est qu'elle ne prévoit pas le contournement des localités du vallon de Saint-Imier et de la vallée de Tavannes.

Reste réservé le problème d'une route nationale à travers le Jura. Il est certain que, si la Confédération classe la Transjurane dans le réseau des routes nationales, le Jura bernois et le canton de Berne, fidèle en cela à une politique séculaire, mettront tout en œuvre pour qu'une jonction au réseau actuel se fasse dans la région biennoise, ce qui remettrait fondamentalement en cause la conception des voies de circulation entre Bienne et Moutier.

Les exposés concernant la Transjurane et les Chemins de fer, présentés respectivement par MM. Eckert et Denis lors du débat public du 10 décembre 1977, reprenaient pour l'essentiel les thèses développées dans les interventions que les susnommés avaient faites le 26 novembre 1977 (voir pages 173 et suivantes pour la Transjurane et pages 178 et 179 pour les Chemins de fer).

Résumé des discussions et interventions de la troisième journée

M. Etique, député à la Constituante, rappelle la pétition lancée par Pro Transjurane et qui avait recueilli plus de 20 000 signatures. Il souhaite que la Transjurane ne soit pas seulement un axe de liaison interne, mais qu'elle crée une liaison avec les autres régions du pays. Il affirme enfin que le développement de notre économie et que la stabilisation de notre démographie passent nécessaierment par le développement des voies de communication.

M. Jardin, député à la Constituante, rappelle que depuis 1969, année où M.

Simon Kohler a déposé une motion au sujet de la Transjurane au Conseil national, de très nombreux milieux se sont exprimés favorablement. Aussi, il conteste que les décisions prises à tous les niveaux par les représentants du peuple ne soient pas démocratiques. M. Jardin conclut que, sur les quatre conditions pour une économie prospère qui sont : la place, le génie inventif, les capitaux et les moyens de communication, le Jura les possède tous, sauf les moyens de communication.

Partant de l'axiome que la mobilité de l'individu est un élément fondamental de la qualité de la vie, M. Baumann demande s'il n'y a pas un moyen terme assurant une sécurité plus grande, diminuant le temps de transport, sans que ce soit au détriment de la nature ou de l'agriculture. Il n'est pas si sûr que le développement économique soit lié au moyen de transport, témoin l'industrie horlogère des Franches-Montagnes.

M. Etique répond que s'il est vrai que l'horlogerie, faible génératrice de transports lourds, dépend relativement peu des voies de communication, ces dernières sont cependant indispensables pour garantir une diversification de l'industrie. M. Allemand relève que si des voies à grand trafic peuvent engendrer des nuisances, encore faut-il les comparer avec celles que subissent actuellement les populations villageoises.

M. Zahn constate qu'il en va de même pour l'énergie que pour les transports. Si, pour la première, le problème n'est pas de trouver de nouvelles sources, mais surtout de savoir comment en réduire la consommation, pour les seconds, la question fondamentale n'est pas de savoir comment drainer plus de véhicules, mais de savoir comment réduire les transports.

J.-Claude Crevoisier insiste sur la mobilité des données permettant une prise de décision. Ce n'est jamais une erreur que de reconnaître qu'on a pris une mauvaise décision à un certain moment. Tant que la décision finale n'est pas intervenue, et même si cela était, il n'est pas trop tard pour corriger le tir, si l'on constate qu'il faut le corriger, et pour trouver les moyens de le faire.

Le Jura est conditionné plus que d'autres régions par sa topographie, et les Rangiers forment un barrage physique indéniable, relève B. Mertenat. Concernant les charges budgétaires, il a établi une comparaison : les frais d'intérêt et d'entretien de la Transjurane sur le territoire du nouveau canton représenteraient le même paquet financier que la charge administrative, la moitié du budget police, militaire et protection civile, la moitié du budget de l'agriculture et des forêts, le cinquième de celui de l'instruction publique.

Synthèse

par J.-M. Moeckli, secrétaire général de l'Université populaire jurassienne

Le problème a été posé ici de ce qu'il y a en amont des communications : il y a un choix politique. La politique des communications, c'est une politique tout court. Il semble bien qu'il y ait le choix entre deux politiques de développement : celui du produit national brut et celui de la qualité de la vie ? Se pose aussi le problème de la participation aux décisions, et celui du pouvoir régional.

Lorsque nous avions été appelés à modifier la Constitution, dans le sens de l'inscription de ses clauses sur le fonds routier, nous l'avons voté en majorité, sans nous rendre compte que nous contribuerions à développer ce qui l'était déjà et, comparativement, à laisser sous-développé ce qui l'était déjà. Nous constatons qu'il y a renforcement du déséquilibre, entraînant le sous-développement,

selon la définition de M. Veuve, depuis que le réseau national a été mis en œuvre, que l'argent des citoyens de l'actuel Jura est allé essentiellement au développement économique de la grande transversale est-ouest du Plateau suisse. On nous l'a dit, il n'est pas possible de récupérer cet argent. Nous avions pris cette décision en croyant qu'elle était bonne, puisque nous l'avons votée dans le Jura aussi. Il se trouve maintenant qu'elle est, sinon mauvaise, en tout cas discutée. C'est le problème du pouvoir régional dans ses relations avec le pouvoir central.

MM. Baumann et Zahn ont posé les problèmes sur le terrain de la vie quotidienne. L'importance du facteur économique n'est en tout cas pas niée par M. Baumann. M. Zahn n'a pas été assez précis pour que nous sachions quelle est sa conception du développement économique. Cependant, ce qui ressort de la discussion, c'est la nécessaire amélioration de la vie quotidienne. Dans quelle mesure les communications peuvent-elles y contribuer ?

Nous avons peu parlé du réseau ferroviaire ; je regrette que la discussion ait porté essentiellement sur le réseau routier. Je constate par exemple qu'entre Delémont et Moutier, l'infrastructure existe mais n'est pas saturée, et que le réseau CFF ou CJ est menacé. Nous ne sommes pas maîtres, ou pour une toute petite partie seulement, du sort de notre futur réseau national. Le représentant des CFF nous a parlé des hypothèses soumises par son entreprise au Conseil fédéral pour éponger ses déficits. Parmi ces hypothèses, il y a la suppression de dizaines de stations desservies par du personnel, la suppression de voies régionales, de leur prise en charge par la région si elle veut les maintenir. Nous avons une ligne Porrentruy - Delémont, qui pour le moment n'est pas régionale par le seul fait qu'il y a deux express. Supprimons-les et elle deviendra une ligne régionale qui devrait, peut-être, être prise en charge par le Jura ! Cela pour montrer que notre politique de communications est extrêmement dépendante de l'extérieur. Nous avons peu de moyens pour prendre des décisions à ce sujet.

Sur le réseau routier, il y a une réalisation lourde qui est en place : le Taubenloch. Il y a un projet relativement lourd, c'est la Transjurane. Entre ces deux projets relativement lourds, il y a toute une série de projets « légers ». Ce n'est pas l'affaire du seul canton du Jura et du seul Jura bernois de traiter ces problèmes-là. On se demande si, ultérieurement, il ne sera pas absolument nécessaire que nos intérêts, à nous citoyens du Jura et du Jura bernois, restent continuellement suivis par la population des deux régions.

Utilisation pédagogique des interventions durant ce stage

par J.-C. Crevoisier

1. Public

La présentation des différentes interventions faites durant le stage dans un bulletin tel que celui-ci doit permettre aux lecteurs un appronfondissement du sujet et à des formateurs de tous niveaux une exploitation pédagogique des thèmes qui ont été développés.

Les quelques propositions qui suivent s'adressent donc notamment :

— au citoyen qui désirerait prendre une distance critique à l'égard des discours qu'on lui tient notamment sur les communications et sur le développement économique ;

— au journaliste qui pourrait d'une part compléter l'information dont disposent ses lecteurs et d'autre part apporter des éclairages nouveaux sur les rela-

tions de cause à effet établies dans ces domaines ;
— à l'enseignant qui souhaiterait, par exemple en histoire et en géographie, construire ses leçons en partant des réalités de la région ;
— à l'éducateur d'adultes qui voudrait exploiter les matériaux assemblés ici pour animer une cercle d'étude ou un cycle de formation.

2. Buts

Les buts que l'on peut fixer à la réflexion sur un tel thème pourraient être, entre autres :

— rechercher l'origine des besoins de communication des hommes sur un territoire donné (pourquoi on se déplace) ;
— découvrir les moyens utilisés pour satisfaire à ces besoins, leur complémentarité et leur concurrence (comment on se déplace) ;
— déterminer l'influence des différents moyens de communication sur le développement économique d'une région (avec quels effets).

L'intérêt porte avant tout sur les problèmes concrets de la vie quotidienne. Il faut donc limiter l'étude au Jura des 7 districts et éviter de se perdre dans des généralités ; on tendra donc à une pédagogie des faits vécus plutôt qu'à une théorisation valable partout et toujours, sans pour autant renoncer à des hypothèses de généralisation et d'évolution.

3. Méthode de travail

A partir des documents assemblés dans ce bulletin, nous pouvons proposer :

— une analyse de contenu ;
— une recherche documentaire complémentaire ;
— une esquisse de scénarios de développement régional.

3.1. Analyse de contenu

Les différents textes peuvent faire l'objet des analyses suivantes :

— les concepts
  - Sont-ils les mêmes pour chaque intervenant ?
  - Les mêmes mots correspondent-ils aux mêmes définitions ?
— les faits
  - Sont-ils admis sans démonstration ?
  - Sont-ils établis sur la base d'informations précises (présentes dans le texte ou contrôlables) ?
  - Y a-t-il des faits oubliés (volontairement ou non) ?
— les liens de causalité
  - Ces relations de cause à effet sont-elles affirmées ou démontrées ?
  - Quelle est la part de l'objectivité et de la subjectivité ?
— les projections dans le futur
  - Sont-elles réalistes ?
  - Sont-elles du domaine de la « foi », ou de la raison ?
  - Quels sont les jugements de valeur sous-jacents (vrai-faux, bien-mal, rentable ou non, etc.) ?

3.2. Recherche documentaire

Dans la mesure où le stage de l'Université populaire jurassienne s'adresserait en priorité à des personnes déjà bien renseignées sur le thème discuté, il est vraisemblable que les informations contenues dans ce bulletin sont insuffisantes pour beaucoup de lecteurs. Des compléments d'information devront donc pouvoir être recherchés et traités par ceux qui s'intéresseront à la question. Nous donnons ci-dessous quelques indications concernant des sources documentaires :

— Ouvrages généraux disponibles au Centre de documentation de l'UP jurassienne

- Wolkowitsch (Maurice), Géographie des transports, A. Colin, 1973.
- Plassart.

— Adresses utiles

- Secrétariat de l'ADIJ, rue du Château 2, 2740 Moutier, tél. 032 93 41 51
- Service cantonal des ponts et chaussées, Ve arrondissement, 2800 Delémont, tél. 066 22 16 12
- Association Pro Transjurane, secrétariat, Francis Erard, directeur Pro Jura, rue de l'Hôtel-de-Ville 16, 2740 Moutier, tél. 032 93 18 24
- Chemins de fer fédéraux suisses, secrétariat général, informations et relations extérieures, S. Jacobi, 3000 Berne, tél. 031 60 24 03 - 02
- Fédération des communes du Jura bernois, secrétariat, 2608 Courtelary, tél. 039 44 18 40
- Office cantonal du plan d'aménagement, Gerechtigkeitsgasse 36, 3011 Berne, tél. 031 64 40 53
- Assemblée constituante jurassienne, service de documentation, 2800 Delémont, tél. 066 22 67 57

3.3. Scénario de développement régional

Nous ne ferons que mentionner ici les possibilités (limitées) d'intervention sur ce point. L'élaboration de scénarios de développement régional est actuellement en cours dans les différentes régions de montagne couvrant le Jura des 7 districts.

Il pourrait être intéressant d'étudier la place qu'occupent les communications, le rôle qui leur est assigné, dans les études actuellement en cours sur les trois « régions de montagne » qui couvrent le Jura :

— Région Jura-Bienne ;
— Région Centre-Jura ;
— Région Jura.

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

L'indice suisse des prix à la consommation à fin juin 1978

L'indice suisse des prix à la consommation, calculé par l'Office fédéral de l'industrie, des arts et métiers et du travail, a progressé de 0,2 % en juin 1978 pour atteindre 101,0 points (septembre 1977 = 100). En raccordant cette variation au dernier niveau de l'ancienne série, soit 168,6 points en septembre 1977, on obtient, pour juin 1978, un indice de 170,3 points sur la base de 100 en septembre 1966, d'où une hausse de 1,1 % comparativement à juin 1977 ; le taux annuel d'augmentation s'était encore inscrit à 1,7 % en mai 1978. L'indice suisse des prix à la consommation traduit l'évolution des prix des marchandises et des services représentatifs de la consommation des ménages privés, sans que son calcul ne soit influencé par des modifications affectant le volume ou la composition de l'assortiment de marchandises consommées et de services utilisés.

La hausse de 0,2 % que l'indice général a connue en juin par rapport au mois précédent résulte principalement de celle de 1,2 % subie par l'indice de l'alimentation. L'indice du groupe «aménagement et entretien du logement» a progressé de 0,2 %, tandis que celui du groupe «chauffage et éclairage» a fléchi de 2,6 % par suite de réduction des prix du mazout. En revanche, les indices des groupes « habillement », « transports et communications » et « santé et soins personnels » sont pratiquement demeurés stables. Quant aux trois autres groupes de marchandises et de services, ils n'ont pas fait l'objet d'un nouveau relevé statistique durant le mois observé.

L'avance marquée par l'indice de l'alimentation s'explique essentiellement par des augmentations de prix accusées par les fruits, la viande de porc, les pommes de terre et les légumes. Les répercus-