

PRESENTATION DU COLLOQUE
Par Michel Mamboury

La section "Sciences" de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts innove cette année en organisant les premières "Rencontres universitaires jurassiennes". Elles s'adressent aux scientifiques de la région montagnarde ayant des liens étroits et forts avec le canton du Jura ou le Jura bernois, qu'ils y soient nés, qu'ils y aient grandi, qu'ils y habitent, ou plus simplement encore que leurs travaux de recherche aient trait à ce coin de pays. L'invitation lancée au printemps 1996 par le comité d'organisation s'adressait aux jeunes scientifiques de toutes les disciplines, qu'ils proviennent des sciences humaines comme des sciences naturelles ou physiques, qu'ils aient un doctorat ou non.

INSTITUT JURASSIEN DES SCIENCES, DES LETTRES ET DES ARTS

Rencontres universitaires jurassiennes

ROUTE, IDENTITE ET TERRITOIRE L'EXEMPLE DE LA TRANSJURANE

Résumés des exposés et posters

TRAMELAN, 25-27 SEPTEMBRE 1996
CENTRE INTERREGIONAL DE PERFECTIONNEMENT (CIP)
SALLE "BELLATRIX CENTRE"

Par Michel MAMBOURY, directeur de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts
Par André BAZANNE, directeur de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts
Par Michel BAZANNE, directeur de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts
Par Jean-Philippe BELLATRIX, directeur de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts
Par Jean-Louis COCHET, directeur de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts
Par Pierre-Yves FAYAT, directeur de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts

Ces rencontres ont pu être organisées par l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts, grâce au généreux concours de :

- **l'Office de la Culture du Canton de Berne**
- **la délégation jurassienne de la Loterie Romande**
(au nom du Canton du Jura)
- **l'Académie Suisse des Sciences Naturelles (ASSN)**
- **l'Académie Suisse des Sciences Humaines (ASSH)**
- **Swissmetal / Boillat, Reconvilier**
- **les Ingénieurs Jurassiens Associés, Delémont**

que nous remercions vivement.

Comité d'organisation

Prof. Michel MONBARON, organisateur principal, Inst. de géographie, Fac. des sciences, Univ. de Fribourg.
Prof. André BANDELIER, Sém. de français moderne, Fac. des lettres, Univ. de Neuchâtel
Prof. Michel BASSAND, Inst. de recherche sur l'environnement construit, Dépt d'architecture, EPF, Lausanne
Prof. Jean KELLERHALS, Dépt de sociologie, Fac. des sciences économ. et sociales, Univ. de Genève
Prof. Jean-Jacques LOEFFEL, Inst. de physique théorique, Fac. des sciences, Univ. de Lausanne
Prof. Walter WAHLI, Inst. de biologie animale, Fac. des sciences, Univ. de Lausanne.

PRESENTATION DU COLLOQUE

Par Michel Monbaron

La section "Sciences" de l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts innove cette année en organisant les premières "Rencontres universitaires jurassiennes". Elles s'adressent aux scientifiques de la génération montante ayant des liens étroits et forts avec le canton du Jura et/ou le Jura bernois, qu'ils y soient nés, qu'ils y aient grandi, qu'ils y habitent, ou plus simplement encore que leurs travaux de recherches aient trait à ce coin de pays. L'invitation lancée au printemps 1996 par le comité d'organisation s'adressait aux jeunes scientifiques de toutes les disciplines, qu'ils proviennent des sciences humaines comme des sciences naturelles ou physiques, qu'ils rédigent un doctorat ou exercent leurs talents dans la recherche appliquée. Une cinquantaine de candidats se sont intéressés à notre démarche, une trentaine (c'est le nombre "idéal" que nous souhaitions atteindre) assisteront en définitive au colloque.

L'Institut, par cette initiative, souhaite battre le rappel des jeunes scientifiques jurassiens et jurassiens bernois éparpillés aux quatre azimuts de nos hautes écoles et qui ne se connaissent pas. Il cherche à créer entre eux des liens. Il désire contribuer à abattre les murs derrière lesquels se calfeutrent les diverses disciplines scientifiques, suscitant ainsi une émulation interdisciplinaire bienvenue. Il cherche à encourager ceux qui sont la relève scientifique de ce pays à ouvrir le débat, à chercher des voies convergentes de dialogue et de concertation.

Et pour explorer ces voies nouvelles, il nous a semblé que le thème de l'autoroute était particulièrement fédérateur et mobilisateur. En effet, qu'il (elle) soit du Nord ou du Sud, qu'elle (il) habite au pays ou y revienne pour y passer ses moments de loisirs, l'étudiant, la chercheuse jurassien(ne) est frappé(e), comme tout un chacun, par les chantiers gigantesques qui ponctuent nos paysages, percent nos chaînons anticlinaux, déroulent inexorablement leurs rubans de bitume dans un environnement sans cesse modifié. La RN 16, la Transjurane comme on la nomme, s'édifie lentement mais inexorablement. Cette nouvelle voie de communication à grand gabarit n'a pas d'effet que sur nos sites et nos paysages, elle frappe aussi les esprits et les mentalités, avant que de drainer vers notre région marginale (c'est du moins ce que prédisent les économistes et les sociologues) des ressources et des potentialités nouvelles.

Future alternative de transit entre le nord et le sud de l'Europe, destinée à relier le pôle de développement très dynamique de Montbéliard-Belfort-Mulhouse avec une autre région aux potentialités confirmées (l'Espace Mittelland), la Transjurane réussira-t-elle également à devenir ce trait d'union tant souhaitable entre le Jura Sud et le canton du Nord? La question, j'en suis sûr, se dessinera en filigrane sur la toile de fond de nos débats durant toute la durée du colloque.

S'il est un domaine où la collaboration souhaitée a déjà fonctionné, c'est bien celui de la réalisation matérielle de notre rencontre. Le canton de Berne comme celui du Jura (par le biais de sa délégation à la Loterie Romande), mais aussi certains milieux économiques du sud comme du nord, nous ont offert des sommes importantes qui nous permettent de convier sans bourse délier les jeunes chercheurs à Tramelan. Le complément financier nécessaire a été mis à notre disposition par les Académies suisses des sciences naturelles et humaines, qui cautionnent ainsi notre effort vers la pluridisciplinarité. Que toutes ces institutions trouvent ici l'expression de notre vive gratitude.

Le programme de notre colloque cherche à illustrer les multiples facettes que révèle la construction d'un ouvrage d'une telle envergure: découvertes archéologiques, apports économiques, modifications environnementales, évolution comportementale, et j'en passe. Les participants auront l'occasion de vérifier *in situ*, lors d'une excursion, que ce qu'ils entendent en salle de conférence ne relève pas que de la théorie. Enfin, nos collègues poètes, de la section "Lettres" de l'Institut, ont accepté très aimablement de nous offrir une séance de lecture publique de leurs oeuvres inspirées par la route, lecture agrémentée par la projection de diapositives dues au talent d'un membre de la section "Beaux-Arts": les multiples facettes de l'Institut sont donc avantageusement représentées à ce colloque. Enfin, la conférence de Riccardo Petrella suscitera notre réflexion critique sur les enjeux "globalisants" sous-tendant une telle réalisation.

Il va de soi que l'occasion doit être donnée à nos jeunes invité(e)s de nous faire part de leurs propres recherches, qu'elles soient ou non en rapport avec l'ouvrage autoroutier concerné: quelques communications nous seront présentées en séance plénière; plusieurs posters (=affiches) seront exposés devant la salle de débat et leurs auteurs seront à disposition pour les commenter durant toute la durée du colloque.

Le sens et l'importance de nos rencontres universitaires jurassiennes ne devraient donc échapper à personne. Nous espérons que les participants en retireront les bénéfices qu'on peut en attendre: ouverture d'esprit, contacts fructueux et enrichissants, nouvelle motivation pour leur activité de recherche. Nous souhaitons à tous de passer d'agréables moments à Tramelan.

Extraits du discours d'ouverture des
premières rencontres universitaires jurassiennes
Tramelan, le 12 septembre 1996

Le sens et l'importance de nos rencontres universitaires jurassiennes ne devraient donc échapper à personne. Nous espérons que les participants en retireront les bénéfices qu'on peut en attendre: ouverture d'esprit, contacts fructueux et enrichissants, nouvelle motivation pour leur activité de recherche. Nous souhaitons à tous de passer d'agréables moments à Tramelan.

Avertissement

Le présent cahier rassemble les résumés des principaux exposés et posters présentés lors du colloque. Un second cahier présentera le texte intégral de la conférence de M. Guiseppe Pini, intitulée : Transports et effets structurants.

PROGRAMME

Mercredi 25 septembre 1996

14h00 Accueil logement, accrochage des posters

OUVERTURE:

15h00 **A. Bandelier** historien, prof. à l'Univ. de Neuchâtel, prés. de l'Institut jurassien
M. Monbaron géomorphologue, prof. à l'Univ. de Fribourg, organisateur principal

EXPOSES

15h15 **A. Bandelier**

La route dans une perspective historique

15h30 **F. Schifferdecker** archéologue cantonal du Jura
L'archéologie et la Transjurane

16h30 Pause. Posters

17h00 **A. Aeschlimann** biologiste, prof. à l'Université de Neuchâtel, président du FNRS
La relève universitaire et le Fonds National

JEUNES CHERCHEURS: présentation de travaux

17h30 **M. Willemin** astrophysicien, Université de Zurich

Les galaxies et leur évolution

17h50 **C. Eschenlohr-Bombail** latiniste et historienne, Porrentruy

La chronique latine du Collège des jésuites de Porrentruy

18h10 **D. Prongué** historienne FNRS, Porrentruy

"L'Anthologie jurassienne 1965-1995"

19h00 Repas au CIP. Posters

CONFERENCE PUBLIQUE

20h30 **R. Petrella** économiste, professeur à l'Université de Louvain-la-Neuve

La mondialisation

21h30 Discussion générale

*Jeudi 26 septembre 1996***EXPOSES**

9h00 **A. Bailly** géographe, professeur à l'Université de Genève

Route et appropriation du territoire

10h00 Pause. Posters

10h30 **G. Pini** géographe, maître-assistant à l'Université de Genève

Route et effets structurants

11h30 Discussion générale

12h15 Repas au CIP. Posters

EXCURSION

13h30 **P. Zürcher** ingénieur et **C. Gerber** archéologue, Reconvilier

Tavannes, Pierre-Pertuis : Transjurane, génie civil, archéologie et environnement

L. Eschenlohr archéologue, Porrentruy, **R. Fellner**, archéologue, Porrentruy et **M. Guélat**
géologue, Delémont

Develier : Transjurane, géologie et archéologie

19h00 Repas au CIP. Posters

LECTURE PUBLIQUE

20h30 **André Imer** La Neuveville, **Hugues Richard** Les Ponts-de-Martel,

Eric Sandmeier Bienne et **Alexandre Voisard** Courtelevant

La route et les poètes

Vendredi 27 septembre 1996

	EXPOSES
9h00	M. Bassand sociologue, professeur à l'EPF, Lausanne <i>Développement régional et identité</i>
10h15	Pause. Posters
10h45	J.-A. Hertig ingénieur, chargé de cours à l'EPFL et à l'Université de Fribourg <i>Les études d'impact sur l'environnement</i>
12h30	Repas au CIP. Posters
	TABLE RONDE
14h30	M. Monbaron modérateur A. Bandelier, M. Bassand et J.-A. Hertig
16h30	Clôture

ROUTE ET APPROPRIATION DU TERRITOIRE

Par Antoine Bailly

Comment un géographe peut-il envisager, à travers un cheminement théorique et le cas de la N16, l'impact de cette infrastructure – et d'une infrastructure en général – sur un territoire et son identité ? Dans cet exposé, dont le plan se résume en cinq points, sont abordés les concepts d'accessibilité et d'identité :

- 1) Une vision globale en réseaux
- 2) Des concepts-clés : accessibilité – identité
- 3) Un peu de théorie : à la recherche d'effets structurants
- 4) Le rôle des infrastructures et le développement régional : études de cas
- 5) L'élaboration de politiques d'accompagnement

1) Une vision globale en réseaux

Il est important de replacer dans un contexte cette vision de route et d'appropriation du territoire. Il ne faut pas réfléchir en terme de «tronçon», car cet axe autoroutier va être relié à une série d'autres axes. La Transjurane met donc en rapport un territoire avec une série d'autres territoires, avec pour objectif le «maillage» de cette zone, c'est-à-dire une desserte de l'ensemble des espaces la meilleure possible. Toute une géographie héritée du passé s'en trouvera modifiée. S'il y a un consensus sur la nécessité de la N16 (et d'une série de dessertes et d'axes de franchissement du Jura), il peut y avoir des interrogations sur ses conséquences : le territoire va être transformé par cette accessibilité nouvelle. De nouvelles interactions naîtront : la notion de «bassin naturel» disparaît et remet en question une série d'interactions (matérialisées par les transports) dans un système. Ces interactions vont-elles avoir des effets structurants sur ce territoire, des effets sur les identités, des effets sur l'ensemble des autres territoires concernés (région bâloise, Plateau, etc.) ? Il s'agira d'essayer d'évaluer les effets multiplicateurs (économiques, sociaux, etc.) de cette nouvelle infrastructure, d'en analyser les risques et les conséquences.

2) Des concepts-clés : accessibilité – identité

Dans le cas d'une nouvelle accessibilité, l'espace se rétrécit et la durée de déplacement diminue (espace isotrope). L'accessibilité est un concept qui permet d'évaluer la probabilité ou la possibilité qu'ont les personnes d'atteindre ou d'être atteintes. Le concept de mobilité – laquelle est liée aux infrastructures existantes – dérive de cela. Cette accessibilité va modifier la position relative du canton du Jura face au Mittelland : le Jurassien va sortir plus facilement des limites de son canton, mais les personnes résidant dans d'autres zones pourront également se déplacer plus aisément jusque dans le Jura. Ceci est important : le fait de construire une nouvelle infrastructure modifie les diverses «coquilles» de l'homme (en terme de proxémique). Ces coquilles ou enveloppes, en se modifiant, vont modifier ses représentations du monde, ses pratiques (par exemple, les comparaisons entre son habitation et l'extérieur, entre son village et l'extérieur, etc.). L'accessibilité peut modifier une enveloppe au point d'en créer une nouvelle qui ne sera plus celle du district et du canton, mais qui sera liée au nouveau maillage beaucoup plus large; les sentiments de territorialité vont changer (par exemple, dans le cas du TGV Paris-Lyon, où le Lyonnais est devenu un peu parisien, l'espace se rétrécissant). La Transjurane va donc modifier le maillage existant et entraîner des territorialités qui, progressivement, vont être adaptées à ce déplacement. Dans le cas du Jura, la «coquille» va changer : les formes de déplacement vont suivre les pénétrantes qui traversent la chaîne jurassienne. Il est clair que ce maillage va entraîner de nettes transformations des sentiments d'appartenance et des pratiques quotidiennes.

3) Un peu de théorie : à la recherche d'effets structurants

Selon les études effectuées durant les quinze dernières années, toute nouvelle infrastructure, en particulier routière, amplifie des tendances existantes, accélérant la croissance ou, au contraire, le déclin de la région concernée. Ce constat unanime peut être affiné, en montrant les possibilités qui expliquent que des mouvements s'accélèrent. La première notion est celle de trafic induit : des mouvements qui n'étaient pas possibles vont pouvoir avoir lieu et prolonger des tendances existantes. La seconde notion qui en découle est celle d'effet de seuil : des allers et retours sont soudain possibles, bouleversant divers comportements (achats, tourisme, emploi, etc.) et provoquant le départ d'une partie de la population (phénomène banlieue). Cet effet est d'autant plus rapide que l'on peut parler d'effet «tunnel» : avec l'avion, le TGV ou sur les autoroutes, on ne s'arrête pas en route sur l'axe choisi, qui se termine en général vers un des échangeurs majeurs, d'où l'apparition

de nouvelles centralités. On va chercher à atteindre des villes moyennes qui vont devenir des points centraux de contact avec le Jura (Berne, Lausanne, etc.). Les deux extrémités du tunnel vont être des zones d'attractivité majeure, où de nouvelles entreprises vont venir s'installer. Du fait de ces potentialités, de nouveaux effets de concurrence vont apparaître entre d'autres pôles devenus accessibles. Les plus faibles économiquement seront les perdants (cf. l'exposé de R. Petrella).

4) Le rôle des infrastructures et le développement régional : études de cas

Les pendularités augmentant, il y a démenagement dans une autre zone. En Suisse, cette théorie est démontrée par une série d'études effectuées ces quinze dernières années.

L'étude qui a porté sur le rôle de ces infrastructures routières dans les régions de montagne a montré que :

- Les infrastructures renforcent l'émigration pour l'emploi vers des zones «fortes», ce qui entraîne la centralisation.
- Les infrastructures sont très défavorables aux petits centres tertiaires, pas assez performants (commerciaux, juridiques, médicaux).

Ces deux constats négatifs ont amené les chercheurs à conclure que la périphérie connaît un meilleur développement si elle n'a pas accès aux réseaux nationaux. Certes, le Jura n'est pas nécessairement dans ce cas si certaines politiques sont mises en place pour lutter contre ces effets négatifs et donner des atouts à la région : promotion du marché du travail local, politique régionale de développement, aide aux PME locales et aux services, formation d'une main d'oeuvre qualifiée.

Dans le cas de la RN 12 (région de Bulle), l'étude montre que les gains de temps sont appréciés par les habitants et par les entreprises : en effet, des cadres bien formés qui n'existaient pas sur place acceptent de venir travailler dans la région. Il peut donc y avoir gain d'attractivité de la région pour des gens venant de l'extérieur. Sur le plan de l'immobilier, de nouvelles zones sont intégrées. On note l'arrivée de promoteurs, d'architectes inconnus qui anticipent l'arrivée de résidents secondaires ou de retraités, ce qui entraîne un brassage de population beaucoup plus important. Un mouvement touristique va également s'y greffer. L'ensemble de tous ces mouvements a des effets très marqués sur la psychologie collective, sur l'identité. On peut parler de la fin d'une période de l'histoire, de la fin des intérêts régionaux, mais aussi d'une ouverture à de nouvelles mobilités. Des sentiments défensifs dans le domaine de la culture ou des hôpitaux, par exemple, apparaissent parallèlement, comme c'est le cas en Valais (la crise identitaire se renforce).

Le lieu Jura sera ainsi situé différemment à l'échelle de l'Europe, «approprié» différemment par des populations différentes.

5) L'élaboration de politiques d'accompagnement

Ce phénomène est inéluctable mais l'on peut contribuer à défendre l'identité régionale par des mesures d'accompagnement, en anticipant le développement régional et en créant une image positive pour attirer des entreprises (marketing) : facilités administratives, fiscales, aide à la formation de la main d'oeuvre. Certes, ces politiques sont difficiles à mettre en place actuellement, car le climat ambiant n'est pas à l'interventionnisme. Dans le Jura, les moyens du canton sont limités. Dans le cas des hospitalisations à l'extérieur, on réfléchit à ces questions selon une logique budgétaire, mais on ne tient pas compte des aspirations régionales. Il faudrait une cohérence et actuellement, on en est très éloigné!

En conclusion, l'autoroute sera le révélateur des potentialités régionales à condition que l'on prévoie une politique de développement; en un mot, à condition que l'on anticipe. Il faut que les responsables politiques aient la volonté de trouver les potentialités du Jura (transports, etc.) et qu'ils anticipent cet effet-corridor, de peur que le Jura ne reste «un bout de ligne».

LA ROUTE DANS UNE PERSPECTIVE HISTORIQUE

Par André Bandelier

La route et les historiens

Quand les historiens évoquent la route, c'est en général pour souligner la part considérable qu'elle occupe dans l'histoire humaine, sans que leur interrogation du passé en fasse un objet de prédilection. Les monographies et articles historiques révèlent deux oppositions de conception :

- Dans la définition de la route : soit l'historien se cantonne dans une vision très restrictive en parlant de la route de terre carrossable (Jeanne Berthommier, *Les routes*, 1959); soit il étend le concept à l'ensemble des moyens imaginés par l'homme pour transmettre biens matériels et immatériels (des routes dites naturelles aux autoroutes de l'information, Pierre Fustier, *L'homme et les routes*, 1972). La route est conçue comme un simple tracé ou comme un organisme vivant complexe.
- Dans une philosophie de l'histoire le plus souvent implicite, qui fournit des indications précieuses sur l'historiographie nationale ou régionale : chacun reconnaît que la route naît des données de la nature mais résulte d'un long développement qui postule une volonté humaine; or, dans ce débat entre nature et culture, soit l'auteur donnera la priorité à une vision déterministe du phénomène (Denis van Berchem, *Les routes et l'histoire*, 1982); soit, au contraire, il développera une sorte de géographie volontariste appliquée au passé (Marcel Rérat, dans *Centenaire des chemins de fer jurassiens*, 1973).

La route et l'historiographie jurassienne

L'historiographie jurassienne est tiraillée entre les deux qualités complémentaires que les historiens locaux ont reconnu à leur étroit pays : celles d'une marche frontière vue tour à tour comme un lieu de passage et comme un finistère.

Les Jurassiens ont défini les grandes étapes de leur histoire des routes en accord avec les historiens français. Toutes les histoires du Jura (de Virgile Rossel à la *Nouvelle Histoire du Jura*) considèrent qu'avec le premier réseau international d'envergure, celui des Romains, nous entrons véritablement dans l'histoire. Les archéologues diront ce que les fouilles récentes apportent à la connaissance des routes protohistoriques, romaines et médiévales, dont les tronçons sont confondus dans les descriptions. Des études d'Auguste Quiquerez (en particulier de la *Topographie d'une partie du Jura oriental*), on a voulu retenir d'abord l'appartenance à la civilisation et à la latinité, composante de notre identité francophone revendiquée tardivement dans l'histoire. La référence obligée à Pierre-Pertuis et à la route de la Tanne est devenue la preuve ostentatoire de notre historicité. Si le réseau monastique n'a guère retenu l'attention des historiens, ceux-ci ont trouvé dans les routes des princes-évêques une seconde occasion d'affirmation. L'oeuvre du prince Guillaume Rinck de Baldenstein et de son conseiller Decker – notamment l'ouverture des gorges de Court et de Moutier à la circulation au milieu du XVIIIe siècle – a été exaltée.

L'irruption de la concurrence des chemins de fer un demi-siècle plus tard donne une occasion majeure aux Jurassiens de s'affirmer, mais de manière nouvelle, en s'opposant, ce qui n'est pas sans rappeler les débats qui ont précédé l'inscription de la Transjurane dans le réseau des routes nationales au XXe siècle, même si les conséquences politiques de ces deux phénomènes sont diamétralement opposées. Le «grand marchandage» autour des chemins de fer (seconde moitié du XIXe siècle) a présidé à une intégration plus complète du Jura dans un canton de Berne dominé par l'idéologie radicale de progrès; la lutte pour une autoroute (seconde moitié du XXe siècle) traverse celle pour l'autonomie des districts francophones, sans se confondre avec elle, et n'a pas permis d'éviter «l'écartèlement» du pays.

L'historiographie suisse développe une tout autre problématique à propos de ses réseaux d'échanges. La croix axiale des Alpes et du Plateau relie entre elles les diverses parties du continent européen. Les données physiques et les voies de communication déterminent largement l'évolution du pays, son habitat, les événements et son histoire (Pierre Ducret et Daniel Paunier, dans *van Berchem*, 1982). Une telle conception incite à penser que la route reste essentiellement un phénomène naturel. Dans son *Destin du Jura* (1968), occupé à démontrer l'helvétisme de nos vallées, Gonzague de Reynold a appliqué le même schéma. À ses yeux, le massif jurassien constitue un véritable obstacle à l'ouverture et le malheur voulut que le Jura, durant des siècles décisifs de sa formation historique, soit demeuré à l'écart des axes d'échanges.

Les historiens jurassiens tirent des mêmes prémices des conclusions toutes différentes. Ils reconnaissent en général la position géographique inconfortable du Jura, mais cette faiblesse originelle les amène à souligner l'importance des voies de communication pour leur étroit pays. Plutôt que de regretter leur éloignement relatif des grands courants commerciaux, ils ont jugé les situations politi-

ques locales successives à travers la capacité ou non des intéressés à assurer la mise en relation d'espaces économiques proches qui leur échappaient. La légitimation du particularisme n'est pas loin de se fonder sur la capacité à capter la partie la plus large possible du trafic transjurassien entre l'axe Rhône-Rhin et la plaine suisse. Ces mêmes historiens ont célébré la route épiscopale de Bâle à Bienne comme porte d'entrée de la Suisse pour les voyageurs de la seconde partie du XVIII^e siècle ou la promotion circonstancielle de Porrentruy au rang de quatrième gare suisse pour le tonnage des marchandises en transit, à une Belle-Epoque qui est aussi celle de l'Alsace-Lorraine allemande (*Nouvelle Histoire du Jura* 1984 : 146 et 230).

Des «leçons de l'histoire» à un bilan critique

Même si on légitime sa vocation d'historien comme un des moyens de lecture du présent plutôt que comme une fuite nostalgique dans un passé révolu, il est indispensable de se rendre compte des restrictions du champ qu'implique une interrogation trop conditionnée par le présent. Ainsi la définition des éléments d'une géographie volontaire par les participants au colloque intitulé *Le centenaire des chemins de fer jurassiens. Les Jurassiens et le problème des transports hier et aujourd'hui* (1973), a conduit à ne s'intéresser qu'aux conditions propres à assurer au Jura sa participation à la marche du temps. Dans un tel contexte, ce n'est pas tant la route ni le chemin de fer qui font l'objet de l'étude mais les conditions politiques à réunir pour vaincre les données naturelles.

C'est peut-être l'occasion de soumettre la thèse de Roger Châtelain, relative à nos routes protohistoriques et romaines (*Actes SJE*, 1983), à un examen qui devrait s'étendre à toute notre histoire : à savoir si nos réseaux de communication ont eu une fois vocation internationale ou n'ont en fait, pour fonction continue, que de drainer la circulation à l'intérieur du massif jurassien. Et ce serait aussi, avec Marcel Rérat, président du colloque du *Centenaire des chemins de fer*, passer de l'historique d'une création à l'observance des incidences, celles des révolutions successives des transports sur le devenir régional.

L'importance des voies d'eau, même si elles sont secondaires dans notre espace, ne devrait pas être oubliée. Trop souvent, on s'est contenté d'énumérer des axes sans se soucier de leur destination précise et sans savoir qui les empruntait, alors que marchandises et humains ne suivaient pas forcément les mêmes tracés.

M. Rérat proposait un programme de recherche que nous pourrions encore faire nôtre avec profit. Il demandait qu'on analyse «l'incidence de la révolution des transports sur la croissance régionale de la fin du XIX^e siècle à la Grande Guerre (...), comment les provinces jurassiennes se sont recentrées autour de Delémont et de Moutier, le long du couloir de circulation, comment ensuite les voies secondaires ont resserré les mailles de ce tissu, l'enrichissement de la vie matérielle (...), la transformation des mentalités (...)» (*Centenaire* 1973 : 29). Alors, résolument tournés vers l'avenir, nous serions en mesure de répondre plus complètement au thème qui nous occupe : *Route, identité et territoire*.

DEVELOPPEMENT REGIONAL ET IDENTITE

Par Michel Bassand

Quelques remarques préliminaires

- 1) Il n'y a pas de terme plus polysémique que le terme de région. De nombreuses définitions sont utilisées par les sciences sociales, la géographie, l'histoire, etc. Celle que l'on retiendra ici est la suivante : «la région est une collectivité territoriale qui se situe entre l'état-nation et la commune». Suivant les contextes, il faut apporter des nuances à cette définition, si l'on pense aux termes de canton, province, Land, communauté autonome, qui correspondent à des institutions politiques différentes. Cette collectivité est dotée d'une autonomie plus ou moins grande. La Catalogne, par exemple, est une nation sans état : elle revendique ce titre et refuse celui de région. Souvent, ces régions ont des unités intérieures qui s'intitulent aussi régions (départements, districts, provinces). Il vaut mieux parler de microrégions (cf. régions LIM en Suisse) et de macrorégions. La région est donc un concept à géométrie variable.
- 2) La question régionale (Corse, Pays basque, Grande-Bretagne, ex-Yougoslavie) est très vivante en Europe occidentale et peut prendre des allures tant sympathiques que dramatiques.
- 3) Les hommes politiques parlent abondamment de l'Europe des régions (confédération de régions), que certains préfèrent à l'Europe des nations, estimant que celle-ci est un cul-de-sac : le débat est lancé depuis un moment au sein de l'Union européenne. Le traité de Maastricht n° 1 reconnaît les collectivités régionales et a mis en place, entre autres, le programme FEDER (aide aux régions). Des activités se développent et des régions se regroupent (alliances transfrontalières, opération «4 moteurs de l'Europe» lancée par Lyon, etc.).
- 4) Région et identité doivent être traitées ensemble. Pour MM. Bailly et Pini, notamment, la région est essentiellement un concept économique, territorial et technique. Certes, il ne faut pas récuser l'importance de ces dimensions, mais généralement, sous le couvert de critères d'efficacité ou de performance, la région est réduite à des critères économiques. Or, on oublie que la région est aussi un phénomène socio-culturel, qu'elle a une histoire, un caractère linguistique, un patrimoine d'arts et de traditions. La dimension culturelle est donc aussi très importante. L'identité plonge ses racines dans ces composantes culturelles, mais pas exclusivement. Il faudrait que chaque région se façonne une identité, laquelle devient alors source de sentiments d'appartenance et donc de cohésion. L'identité permet à chaque région d'affirmer son rôle d'acteur (également économique). D'ailleurs, la plupart des crises régionales actuelles ont un fondement culturel (cf. la Question jurassienne).
- 5) La question régionale est à l'origine d'une très abondante littérature, car le thème est très prisé en sciences sociales.

Les trois aspects traités dans l'exposé

- A. La région est un processus
- B. La question identitaire
- C. Résultats issus de recherches personnelles

A. La région est un processus

Comme bien d'autres aspects de la réalité sociale, la région est un processus, tant le changement est prééminent. Ce processus s'exerce sur trois axes :

- Le développement régional inégal, dû à l'industrialisation. Dès les débuts de celle-ci, la population s'est concentrée vers les villes et a fui d'autres territoires (exode rural). Un mouvement d'urbanisation s'est mis lentement en place. On obtient une image de pays à deux vitesses.
- La régionalisation : les états perçoivent ce développement régional inégal et le considèrent comme une menace. Ils réagissent pour parer au clivage ville-campagne ou plutôt, comme on dit actuellement, pour atténuer le clivage centre-périphérie (cf. en France, dans les Pays scandinaves, etc.). En Suisse, on a essayé de faire face au déclin des régions de montagne (opération «régions LIM»).
- Le régionalisme : il a une composante socioculturelle. Certaines régions ont le sentiment que leurs spécificités culturelles s'effritent, ce qui entraîne des luttes à connotations séparatistes, autonomistes.

Ces trois processus sont d'une importance capitale. Le facteur économique n'est pas forcément le plus important. La Suisse n'échappe pas au clivage centre-périphérie, comme on le voit dans une étude dirigée par le conférencier dans le cadre de son Institut. L'analyse de 106 régions (unités

significatives choisies pour atténuer la disparité des cantons helvétiques) a montré notamment que la Suisse comporte 12 régions centrales-périphériques qui se hiérarchisent selon ce critère socio-économique : actuellement, 20 % du territoire suisse regroupe 70-80 % de la population.

B. La question identitaire

C'est dans la composante culturelle que s'enracine le processus identitaire (dans ses dimensions historique, religieuse, linguistique, arts et traditions populaires, etc.). L'identité est l'image de soi qu'élabore constamment chaque acteur, individuel ou collectif : cette image a plusieurs aspects et permet à chacun de se positionner dans la dynamique sociale. Si cette dimension psychologique est très forte, le processus identitaire a aussi une composante sociale très importante. L'autre, dans la relation, contribue à façonner l'image de chaque acteur, élaborée dans l'interaction sociale, dans la vie collective. Ce phénomène est valable également pour un pays.

Mais l'acteur projette aussi ce qu'il veut être : l'identité est donc aussi projective et pas seulement historique et patrimoniale (cf. P. Centlivres).

En outre, l'identité est toujours très complexe dans la valorisation : l'image peut être positive (emblème) ou négative (stigmaté). La région passe de l'emblème au stigmaté et réciproquement. Comme dans la question raciale, où les dominants ont tendance à asseoir leur pouvoir en créant des stigmates, le jeu entre pays connaît le même phénomène : «les périphéries n'ont que ce qu'elles méritent, elles sont sans initiatives, responsables de leur malheur, etc.».

Chaque population a ce souci identitaire dans la vie quotidienne, pour savoir de quelle manière elle va pouvoir s'affirmer. Or, il existe des «faiseurs d'identité», des spécialistes en marketing public qui créent des logos pour des entreprises, pour des régions, afin de définir pour elles une identité emblématique. Ce procédé est très technocratique et dangereux, car il faut que le dernier mot résulte d'un processus de négociation au sein de la population, et non d'une décision purement scientifique.

C. Résultats issus de recherches personnelles

Les études menées par le conférencier notamment dans le Clos-du-Doubs et aux Franches-Montagnes ont montré que les régions ont plusieurs images et que la population est fort divisée. Cinq types d'acteurs ont été définis :

1. Les apathiques (immigrés, chômeurs, personnes âgées) : sans identité, leur souci est de survivre. Ils appartiennent au bas de l'échelle sociale et vivent au jour le jour.
2. Les émigrants potentiels (ouvriers et employés qualifiés) : ils partiront un jour de la région et ont l'identité de la région qu'ils habiteront.
3. Les traditionalistes : leur identité, totalement historique, est très affirmée. Pour eux, il faut revenir au bon vieux temps.
4. Les modernisateurs : ils sont très bien implantés, acquis à la modernité sous tous ses aspects, peu importe la tradition. La région est bradée pour adopter tous les attributs des régions voisines.
5. Les régionalistes : ils sont favorables à la modernité mais ont le souci très fort de respecter la tradition et d'assurer une continuité avec elle.

Ces types d'acteurs sont mobiles. Une personne peut passer d'un type à l'autre, ce n'est pas une fatalité ! Des rapports de pouvoir existent entre ces types : souvent, les modernisateurs dominent dans une structure de pouvoir régionale. L'identité d'une région résulte de cette structure de pouvoir. Ce sont les acteurs dominants qui imposent l'image qu'ils se font de la région.

ETUDES D'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT

Par Jacques-André Hertig

Cet exposé a pour but de montrer la manière dont raisonne un ingénieur pour comprendre ce qu'est une route dans la réalité de sa fabrication et de sa réalisation.

Introduction

Un ingénieur a besoin d'un compas, d'une calculatrice et d'une carte pour dessiner en plan un tracé de route allant d'un point A à un point B. Mais son outil essentiel est le profil en long qui est une distorsion du plan vertical. Presque toutes les routes cantonales en Suisse sont faites selon le principe remblais-déblais, c'est-à-dire qu'on a cherché à régler le niveau de la route de manière à équilibrer les mouvements de terre (routes à flanc de coteau). Toutefois, à partir des années soixante, les ingénieurs ont constaté que l'on avait intérêt à construire des ponts (le béton était devenu moins cher).

L'ingénieur doit tenir compte d'un grand nombre de contraintes techniques et de sécurité :

- 1) Coût : il faut réduire la longueur de la route et, par conséquent, satisfaire la sécurité mais à coût minimal.
- 2) Occupation du sol : c'est l'une des contraintes majeures (contournement de propriétés, etc.).
- 3) Sécurité : salage, revêtement de la route.
- 4) Durabilité : c'est l'un des problèmes à l'arrière-plan de l'acceptation des 40 tonnes. Le coffre et le revêtement des routes devront être refaits plus tôt si la Suisse autorise leur passage.
- 5) Peur : crainte générale de l'avance technologique.

L'ingénieur doit traiter de véritables problèmes d'environnement :

- pollution (air vicié, bruit);
- disparition des espèces animales;
- déforestation;
- atteintes aux réserves naturelles;
- ozone;
- émanations de CO₂; etc.

Il est aussi confronté aux problèmes découlant de la crise économique et du chômage.

Tous ces éléments entrent dans la « cuisine » de la conception d'une route. L'ingénieur ne peut s'abstraire de cette question environnementale globale qui va se poser dans la démarche à un moment ou à un autre.

Pourquoi une étude d'impact sur l'environnement (EIE)

Elle remplit un certain nombre de buts et peut se définir comme étant :

- A. Une procédure juridique : elle va accompagner le projet depuis l'idée initiale jusqu'à la réalisation. Le problème de l'EIE en Suisse est qu'elle ne se poursuit pas au-delà. Il n'y a pas de suivi concernant les mesures à prendre, contrairement à ce qui se fait à l'étranger. L'EIE représente l'ensemble des documents et des démarches qu'il est nécessaire d'accomplir jusqu'à l'autorisation de construire.
- B. Le rapport d'impact : il est élaboré par le requérant pour l'autorité qui prendra la décision de soutenir, ou non, le projet. C'est un justificatif du point de vue de l'environnement et, à ce titre, un rapport de conformité à la législation. Sur cette base, l'autorité va examiner si les oppositions au projet sont fondées.
- C. Le lieu de la gestion des conflits, pour l'élimination des oppositions. On va chercher à négocier dès le départ, du moment que les plans sont faits (tendance prise pour la N16 dans le canton du Jura).

L'EIE, qui se définit presque comme le prospectus de promotion de la route, doit donc être une aide et non une gêne. Elle doit montrer les impacts et les mesures prises pour les atténuer. C'est dans cet esprit que l'ensemble de l'EIE a été conçu par la Confédération. A propos du droit de recours, à la suite d'une décision du Tribunal fédéral, les organisations telles le WWF, Greenpeace, etc. ne peuvent plus jouer le rôle de frein en ne s'opposant qu'une fois la décision connue : elles doivent se manifester au plus tard lors de la mise à l'enquête et doivent présenter une opposition motivée.

Désormais, un dialogue beaucoup plus positif peut avoir lieu dès la mise en route du projet. La procédure s'est donc nettement améliorée depuis quelques années.

Selon la loi sur l'aménagement du territoire datant de 1979 (LAT), la Confédération, les cantons et les communes soutiennent, par des mesures d'aménagement, les efforts entrepris notamment aux fins de protéger les bases naturelles de la vie (sol, air, eau, forêt, paysage). La LAT, antérieure à la loi sur la protection de l'environnement (LPE), contient donc déjà explicitement l'obligation légale de protéger l'environnement. En ce qui concerne la LPE, celle-ci a pour but de protéger les hommes, les animaux, les plantes, la biocénose et les biotopes. Il existe un paradoxe pour l'auteur d'un rapport d'impact : d'une part, on ne trouve jamais les chapitres énoncés par la LPE dans un rapport d'impact, mais bien ceux indiqués dans la LAT; d'autre part, dans toute une partie de l'EIE, l'impact est un problème d'occupation du sol. Donc, une EIE concerne dans une faible mesure la protection de l'environnement et dans une plus large mesure la LAT. Tous ces éléments ont conduit à mettre au point une démarche méthodologique adéquate.

La loi dit qu'il faut une justification du projet, mais seulement pour des objets publics ou soumis à un subventionnement. Si l'on supprime la justification, le rapport d'impact devient un catalogue de nuisances. Il s'agira donc de rappeler qu'une route sert à quelque chose, qu'elle a un aspect positif. Tout le problème de l'EIE est d'arriver à une justification solide du projet, qui permette d'une façon scientifique et rigoureuse de circonscrire les impacts négatifs et de proposer des mesures pour les atténuer.

Le rapport d'impact doit donner une solide description du projet définitif et présenter les mesures intégrées, c'est-à-dire les mesures déjà prises par les ingénieurs pour protéger l'environnement (murs antibruit, digues, évacuation des eaux, ventilation des tunnels). Viennent ensuite l'élément trafic (il est important aussi bien pour la justification que pour l'évaluation des nuisances) et les éléments techniques (définition des périmètres, des périodes de référence). Ce dernier point est l'un des plus délicats : il faudrait pouvoir dire comment sera, dans le cas de la N16, l'environnement au début des travaux puis à l'ouverture des tunnels, compte tenu des autres projets (développement de la commune de Delémont, mise en service de la route de distribution urbaine de Delémont, etc.). Par ailleurs, les pronostics de trafic, depuis 1990, deviennent très difficiles à établir.

La méthodologie mise au point décompose les éléments relatifs à l'environnement en trois groupes :

- 1) Mésologie (étude du milieu) : air, eau, sol, bruit. Etude essentiellement quantitative.
- 2) Occupation du sol : il s'agit de qualifier le changement de la nature de l'occupation du sol. Dans ce changement sont inclus tous les effets induits d'occupation du sol, tels les remaniements parcellaires, les aménagements fonciers, etc.
- 3) Patrimoine naturel et historique : c'est dans cette catégorie que l'on tient compte des sites archéologiques, des monuments historiques, du paysage, etc.

Ces trois parties se traitent selon des concepts totalement différents.

Un vocabulaire a été défini pour qualifier les impacts (atteinte légère, moyenne, grave) qui sont décrits par secteurs. Des mesures complémentaires, avec leur coût, sont ensuite proposées pour améliorer la situation.

Conclusion

Le rapport d'impact se veut une base de réflexion et un outil de travail pour l'ingénieur qui doit repenser l'art de construire, en verbalisant et en expliquant comment il tient compte des contraintes environnementales. Celles-ci ne sont pas nouvelles, car elles ont, de tout temps, fait partie des règles de l'art, parfois tacitement. Ce qui a changé, c'est le cadre légal et l'indispensable processus «négociatif» qui en découle. C'est cette dernière composante qui provoque une évolution des projets, car la pesée des intérêts conduit souvent à une modification des priorités. Contrairement aux idées couramment émises au sujet de l'EIE, cette procédure permettrait de réaliser aujourd'hui les grands ouvrages du passé (barrages, chemins de fer, etc) si leur justification était acceptable, comme ce fut le cas à l'époque.

En conclusion, l'EIE est un bon outil de travail, car elle permet souvent d'effectuer des économies et d'accélérer la mise en chantier d'un ouvrage.

LA MONDIALISATION

Par Riccardo Petrella

Le sujet de ce colloque, *Route, identité et territoire*, touche largement le problème de la mondialisation. A l'heure des autoroutes de la communication : «si tu n'es pas un «nomade numérisé», you're nothing» ! Or, ce n'est pas le fait d'appartenir à ce réseau qui va nous donner une identité et l'une des questions qui se pose actuellement est de savoir qui est citoyen de la mondialisation. Où est l'identité dans tout cela ? Ce n'est pas par hasard si elle se manifeste aujourd'hui sous les formes les plus étonnantes (autour de petits groupes, de quartiers, de régions, etc.). En effet, la mondialisation est ressentie comme n'étant pas le résultat d'une option. Face à cette complexification de l'économie et du commerce, nos choix sont de plus en plus restreints. Aujourd'hui, un système se perfectionne à l'échelle de la planète. Une de ses conséquences immédiates est qu'un nombre croissant de gens n'a d'autre solution que de s'y adapter.

La théorie de l'adaptation est devenue l'une des caractéristiques de la mondialisation; on dit que personne ne peut y résister, que ce phénomène est irréversible. La mondialisation est semblable à une guerre : kill or be killed. Il n'y a plus que des perdants ou des gagnants. La citoyenneté, formulée en terme de nationalité juridique ou de citoyenneté sociale, n'est plus définissable à l'heure actuelle. Qui sommes-nous dans cette société qui se mondialise ? Que signifie encore «être jurassien» ou «être américain», dans un monde où les intérêts des chefs d'entreprise l'emportent sur l'intérêt national ?

Il y a donc dissociation entre économie et société, car le monde est un ensemble de marchés à conquérir et non plus un ensemble de sociétés, de peuples, de civilisations, de cultures. La mondialisation est un phénomène d'intégration des économies à l'échelle mondiale : le patriotisme n'est plus l'élément décisif. Cette dissociation entre économie et société se lit dans les conséquences immédiates de la mondialisation :

- La libéralisation des marchés : la société n'ayant plus d'importance, il n'y a plus d'intérêt, par exemple, à protéger l'horlogerie jurassienne. Il n'y a plus de peuple jurassien, mais un marché dans le Jura : si les Japonais peuvent offrir des montres moins chères, à quoi cela sert-il de protéger le marché jurassien ? C'est pareil en ce qui concerne la ligne aérienne Milan-Rome : pourquoi devrait-elle être desservie par des Italiens ? Business is business. Les territoires perdent leurs caractéristiques de communauté et deviennent un bien marchand.
- La déréglementation : l'Etat ne peut plus intervenir puisque les marchés sont mondialisés; on parle d'Etat «dégraissé». Ce dégraissage est considéré comme inévitable. Dans ce contexte, tout ce qui est public doit être privatisé (eau, gaz, électricité, transports, assurances, éducation, etc.) : il faut privatiser pour gagner de la compétitivité.

Dès 1974, Nixon a déclaré la libéralisation du marché des capitaux et tous les autres pays ont voulu faire de même : le processus de la mondialisation était amorcé. En 1990, après le traité de Maastricht, la Communauté européenne a consacré cette libéralisation au niveau mondial. Depuis 6 ans, les capitaux circulent sans plus aucun contrôle politique ni monétaire. Tokyo, Londres et New York, où siègent 75 % des entreprises de fonds d'investissement, contrôlent les 85 % des transactions financières mondiales. Actuellement, celles-ci représentent quotidiennement 1400 milliards de dollars qui circulent à travers la planète. Les autorités publiques financières n'exercent plus de contrôle véritable de l'économie mondiale. Ce sont les pouvoirs politiques qui sont sous le contrôle des marchés financiers (cf. le Forum économique de Davos de 1996). Même les universités suisses vont disparaître comme biens communs (dès 2005, on parlera d'universités virtuelles !); elles vont devenir l'objet de marchés pédagogiques. Nous sommes en train de jeter les bases de la mondialisation dans ce domaine aussi.

Cette mondialisation, qui rend légitime la dissociation entre économie et société, donne la priorité aux producteurs et aux consommateurs, puis peut-être seulement aux citoyens. C'est pourquoi, tout ce qui a trait à l'identité, à la route, au territoire, perd sa signification ! On assiste au découplage entre croissance et création d'emploi. En effet, la technologie a comme fonction non pas de valoriser les compétences humaines, mais de les remplacer : tout ce qui peut être fait technologiquement doit l'être (cf. énergie nucléaire, génétique, etc.). Il n'y a plus aucune barrière. Dans cette logique, la technologie remplace le savoir-faire humain.

Quelle est la conséquence de cette évolution ? La technique nous a tous réduits à devenir, non pas des travailleurs, mais des ressources humaines (terme fréquemment employé depuis environ 20 ans). On a le droit d'exister si on est utile. En revanche, si on devient une ressource qui ne répond plus aux exigences de la productivité, on est exclu du marché du travail, et donc exclu de la société. Après l'âge de 50 ans, on devient une ressource humaine obsolète, non recyclable (c'est le discours qu'ont tenu les dirigeants d'IBM en 1994 lorsqu'ils ont mis des employés en préretraite). Il en résulte que si on n'est pas un bon producteur, on n'est pas citoyen. La société détermine notre droit

à être citoyen uniquement par notre participation à la productivité, en tant que ressource humaine en permanence recyclable.

Mais est-il possible de tenir un tel discours aux 13,9 millions de Britanniques qui, en 1996, sont au-dessous du seuil de la pauvreté (ils étaient 5 millions en 1979) ? Comment pourraient-ils se recycler tous les jours ? Si on n'est pas un bon consommateur solvable, personne ne fait plus attention à vous. Comme il n'y a pas de marché solvable en Afrique, par exemple, le Telekom allemand n'investit pas sur ce continent, ce qui signifie que 800 millions d'Africains n'existent pas. Telekom préférera investir à Tokyo ! La citoyenneté, réduite à la qualité de consommateur solvable, disparaît ; c'est pourquoi l'Etat social est démantelé partout. Et c'est valable en Suisse aussi. Les entreprises de la triade (Tokyo, Londres, New York) investissent entre elles : c'est pourquoi il vaut mieux parler de triadisation que de mondialisation. L'Afrique et les régions autonomes ont été larguées, car la triadisation signifie l'abandon des autres. De temps en temps, on repêche le Chili ou le Ghana pour se donner une belle image, mais ce sont les seules exceptions. Ce phénomène n'a pas lieu seulement entre le Sud et le Nord, il se passe également au sein du Nord, dans nos villes, où le largage des pauvres s'accompagne d'une forme d'apartheid social.

Y a-t-il des solutions ? Les principales seront ici brièvement exposées. Il faudrait intervenir :

- Dans la «tête» : il s'agit de délégitimer les principes dominants de la mondialisation (libéralisation, ressources humaines, etc.); il faut réaffirmer la *res publica* face à la *res privata*. Il faut réhabiliter l'Etat et lutter contre la loi du plus fort et la compétitivité pour rétablir le sens commun, un sens d'identité.
- Dans l'ordre du jour : c'est le pouvoir mondial qui le fixe actuellement et non pas les syndicats ou les pouvoirs publics. Ces derniers ne font que répondre aux besoins des entreprises, de l'économie, et subordonnent tout aux intérêts de l'industrie.
- Dans les finances : il faut réorganiser le système financier actuel. Aucune banque, aucun système financier ne devrait avoir le droit de fragiliser l'économie d'un pays et pourtant, cela a été fait (il y a 5 ans, la couronne suédoise a été «cassée»). Il faudrait aussi fixer des taxes sur toutes les transactions financières mondiales (alors que la pression fiscale sur le capital est quasiment nulle de par le monde) et supprimer les paradis fiscaux, comme en Suisse. En bref, il faudrait taxer les profits.
- Dans la notion de richesse commune : la pauvreté est croissante. Dans 25 ans, 3,4 milliards de personnes (nous serons 8 milliards sur terre) n'auront pas accès à l'eau potable. La stratégie à appliquer est de savoir comment créer des institutions capables d'augmenter le bien commun et de satisfaire les besoins de base (eau, nourriture, santé, éducation, transports, etc.).

Entre 1960 et 1993, la richesse du monde a quintuplé, mais dans la même période, la distance entre les 20 % de la population les plus riches et les 20 % de la population les plus pauvres a également quintuplé... Comment faire pour que, dans 25 ans, la totalité de ces 8 milliards de personnes soient traitées comme des êtres humains ? Nous sommes tous concernés par cette question, en particulier dans les universités. Car il s'agit de ne pas suivre l'exemple des universités américaines dont le mot d'ordre est : tu dois détruire la capacité d'innovation de ton concurrent !

ARCHEOLOGIE ET TRANSJURANE :
DIX ANNEES DE RECHERCHES DANS LE CANTON DU JURA

Par François Schifferdecker

1. Archéologie, économie et politique

Les législations cantonale et fédérale prennent en compte la protection du patrimoine. Plus précisément, comme le stipule le décret du 11 mars 1961, la Confédération s'engage à prendre en charge toutes les recherches qui doivent être menées dans le cadre de la construction d'une autoroute, au même titre que la construction elle-même. Les recherches archéologiques entreprises dans le Jura ont eu des incidences économiques pour le canton : depuis 1990, en effet, elles ont favorisé la création d'emplois (30 à 60 postes à plein temps). Par année, la Confédération investit des budgets de 3 à 6 millions de francs pour l'archéologie jurassienne. Notons que le soutien politique dont bénéficie cette dernière est motivé par des raisons plus économiques que culturelles.

En ce qui concerne le statut de l'archéologie jurassienne, dont la Section est rattachée à l'Office du patrimoine historique, il est important de préciser qu'il existe bien un archéologue cantonal, mais que son poste n'est pas fonctionnarisé. En fait, le crédit accordé annuellement à l'archéologie cantonale est très mince.

2. La recherche archéologique sur le tracé des routes nationales et dans le Jura

Sur le plan national, les recherches archéologiques se sont développées en trois phases :

- Fouille de sites déjà connus (sur la base de documents d'archives).
- Fouille d'urgence de sites nouveaux découverts à l'occasion des travaux.
- Sondages prospectifs en vue de sauvetages programmés (par ex., recherches actuelles sur le tracé de la Transjurane).

Dans le Jura, les archéologues ont en outre procédé à l'analyse des sondages négatifs (sans traces archéologiques), afin de contribuer à une meilleure connaissance de l'histoire du paysage et de l'utilisation du terrain.

La formation de l'Etat jurassien a été décisive pour le développement de l'archéologie dans cette partie de la Suisse. Les découvertes effectuées dans le Jura nord ont suscité un grand intérêt dans le Jura sud : grâce à des interventions politiques, des recherches y ont été développées également par la suite.

Les recherches passées, qui précèdent celles en relation avec la Transjurane, se divisent en deux grandes périodes :

- Le XIXe siècle, avec Auguste Quiquerez, qui est l'auteur de la première carte archéologique du Jura.
- Le XXe siècle, avec des recherches ponctuelles, liées à un site ou à une période, par exemple celles de Frédéric-Edouard Koby (Saint-Brais) et d'Alban Gerster (villa romaine de Vicques).

3. Dix ans de recherches

Les recherches actuelles ont débuté en 1980 par l'élaboration d'un répertoire des sites connus et d'une bibliographie par commune. Ce travail uniquement livresque (ne comprenant aucune nouvelle analyse des collections), qui s'est accompagné de reconnaissances pédestres sur le futur tracé de la Transjurane, a été l'occasion de mettre en place l'élaboration d'une nouvelle carte archéologique du Jura. Une prospection aérienne a également été effectuée. Dix-huit «points chauds» ont été ainsi mis en évidence : ces sites potentiels devaient être confirmés ensuite par des sondages.

Les premiers sondages débutèrent en juin 1986 sous la direction de l'archéologue «cantonal», officiellement en poste depuis 1985. Les fouilles qui en ont résulté ont porté sur 14 sites (31 phases distinctes d'occupation), localisés sur les communes d'Alle, de Boécourt, de Courfivres, de Delémont, de Develier/Courtételle, de Glovelier, de Porrentruy et de Saint-Ursanne.

4. La valeur des nouveaux sites

Les nouveaux sites mis au jour montrent de grandes variétés chronologiques et fonctionnelles. Du Paléolithique moyen au XVIIIe siècle, ils reflètent une étonnante diversité d'activités (habitat, nécropole, atelier, bas fourneau, route, canalisation, drain, etc.). Certains sites découverts sont des «premières» vu leur rareté et leur spécificité : il s'agit essentiellement des habitats Néolithique final (Campaniforme) et La Tène ancienne d'Alle, Noir-Bois; de l'atelier de taille de silex moustérien

d'Alle, Pré-Monsieur; du champ d'urnes cinéraires du Bronze final de Delémont, En La Pran et des habitats et forges du Haut Moyen Age de Develier/Courtételle.

Grâce à la découverte de ces sites, il a été possible de reconstituer, pour certaines périodes, l'histoire du peuplement du Jura. A l'âge du Bronze, par exemple, on constate le peuplement progressif de la Vallée de Delémont (habitat de Courroux, nécropole de Delémont, cf. *Cahier d'archéologie jurassienne* n° 5).

Un clin d'oeil routier à propos de la découverte d'un tronçon de route romaine entre Alle et Porrentruy: la future Transjurane emprunte sur 3 km le même tracé que celui dessiné par les Romains!

5. Dynamique de la recherche

Les recherches préliminaires à la construction de la Transjurane ont également favorisé le développement de recherches parallèles :

- A la suite de la fouille de deux bas fourneaux mérovingiens à Boécourt - Les Boulies, un projet de recherche portant sur l'ancienne industrie du fer dans le Jura a été mis sur pied avec le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique (L. Eschenlohr).
- Les sondages et les fouilles effectués sur le futur tracé ont fourni des données nouvelles concernant la géologie (formation des sols, etc.). Ces observations, qui sortent du pur cadre archéologique, sont à l'origine de diverses études (M. Guélat).

En outre, bien que ces recherches se déroulent dans une région qui se trouve à l'écart des grands centres, les archéologues sont amenés à collaborer avec toutes les universités de Suisse, ainsi qu'avec divers instituts d'Allemagne, d'Angleterre et de France.

6. Retombées sur le plan scientifique

Les recherches effectuées sont publiées dans la collection des *Cahiers d'archéologie jurassienne*. Par ailleurs, une cinquantaine d'articles relatifs à l'archéologie dans le Jura ont paru dans des revues scientifiques. Des travaux universitaires (mémoires de licence) ont également été entrepris sur les collections jurassiennes. Enfin, les collections anciennes ont été regroupées, afin de permettre une meilleure gestion de ce patrimoine, et des collections privées ont été récupérées.

7. Conclusion

Ces dix années de recherche archéologique dans le canton du Jura montrent que cette région a toujours eu sa place d'un point de vue géo-politico-économique. Sa densité de population n'a jamais été très élevée, mais elle n'a jamais été une zone délaissée (les axes de la route romaine étaient déjà dessinés). Les matériaux locaux ont été mis en valeur (silex, haches polies, fer). L'histoire du fer présente une remarquable continuité (depuis le fer exploité au Haut Moyen Age jusqu'aux usines modernes de Von Roll et de Wenger).

Un grand point d'interrogation demeure concernant l'avenir de l'archéologie cantonale, une fois la Transjurane terminée. Actuellement, le canton ne semble pas vouloir mettre en place une structure permanente afin d'éviter que les efforts fournis jusqu'à ce jour ne soient perdus. Il en va de même pour l'exposition des collections : il n'existe à ce jour aucun musée d'archéologie dans le Jura.

B. RESUMES DES EXPOSES ET DES POSTERS PRESENTES PAR LES JEUNES CHERCHEURS

Avertissement: ces textes ont été fournis par les participants aux organisateurs avant le colloque

- Donzé, Laurent (Fribourg, Université) Poster
La situation socio-économique des ménages suisses de personnes âgées en 1990
 L'étude s'inscrit dans le cadre général du programme national de recherches consacré à la vieillesse (PNR32). Elle vise en premier lieu à établir une analyse socio-économique des ménages suisses de personnes âgées en 1990, c'est-à-dire de personnes retraitées, au bénéfice de la rente AVS. Dans ce but, un état de la situation est d'abord présenté. Puis, sur la base de plusieurs critères (géographiques, démographiques, sociaux et économiques), les principaux types de ménage sont comparés. Le texte en reste aux faits bruts et est donc volontairement aride, mais il apporte dans ses tableaux, graphiques et cartes annexés, une foule de renseignements inédits qui en font toute sa valeur. Le travail s'appuie sur les données de l'Office fédéral de la statistique tirées de l'enquête sur la consommation des ménages en 1990, données en majeure partie non publiées.
- Eschenlohr-Bombail, Corinne (Porrentruy) Exposé
A propos de la chronique latine du Collège des jésuites de Porrentruy (ancien évêché de Bâle)
 Les *Annales sive Historia Collegii Bruntrutani* font partie d'une vaste catégorie de sources latines rédigées entre le XVI^e et le XVIII^e siècles à la demande des supérieurs de la Compagnie de Jésus. A notre connaissance, rares sont celles qui sont conservées à ce jour de manière exhaustive dans les fonds d'archives. Ces chroniques, témoins directs de leur temps, miroirs de la conscience collective d'institutions vouées au renouveau de la religion catholique, ont une portée historique que l'on ne saurait négliger. Leur caractère officieux - elles n'étaient pas directement destinées à la publication - rehausse encore leur intérêt. Mais ces textes méritent aussi l'attention du philologue. En effet, rédigés en latin - souvent de haute tenue - par des religieux empreints de culture classique, ils témoignent de la survivance d'une langue latine encore largement pratiquée dans ces milieux érudits.
- Gigon, Nathalie (Fribourg, Université) Poster
L'espace Mittelland: un espace économique biculturel
 Les cantons de Berne, Fribourg, Neuchâtel, Soleure et du Jura ont constitué un nouvel espace économique: "l'Espace Mittelland" (EM) en 1994, dans le but de s'affirmer face au triangle d'or zurichois et à l'arc lémanique.
 Actuellement, la politique régionale et l'aménagement du territoire sont en pleine mutation: les territoires se recomposent autour de la fusion de communes, de la constitution d'agglomérations ou d'espaces intercantonaux et transfrontaliers.
 Le biculturalisme est l'une des caractéristiques de l'EM. Utilisé comme argument de promotion économique, le bilinguisme est considéré comme l'un des atouts majeurs de la région. S'il est perçu et utilisé comme une tension créatrice, il peut favoriser le dynamisme économique et politique et renforcer ainsi l'identité régionale, qui agira à son tour sur ce dynamisme régional. A l'opposé, un cercle vicieux pourrait s'installer si le bilinguisme est ressenti de façon conflictuelle.
- Guélat Michel (Delémont, géologue) Exposé
Le Quaternaire sur le tracé de la Transjurane: recherches sur l'environnement en parallèle avec l'archéologie
 Le Quaternaire est la période la plus récente de l'histoire de la Terre qui se distingue par des variations climatiques et qui a vu l'apparition de l'homme. Le spécialiste du Quaternaire participe ainsi aux recherches archéologiques pour la reconstitution de l'évolution du paysage à l'échelle locale et régionale, mais aussi pour caractériser l'occupation humaine, spécifique à chaque site et période. Différentes méthodes de terrain et de laboratoire sont à sa disposition. L'état de ces recherches sera présenté pour l'Ajoie (loess d'Alle, Noir-Bois), le Clos-du-Doubs (remplissage karstique de St. Ursanne, les Gripons) et la Vallée de Delémont (formations fluviales de Boécourt, les Montoyes et plaine de la Pran, de Develier à Delémont).
- Koller, Christophe (Berne, Université) Poster
L'industrialisation du Jura bernois au XIX^e siècle
 Le Jura, le Jura bernois et Bienne comptent aujourd'hui encore parmi les régions les plus industrialisées de Suisse. Sur les traces de l'industrie sidérurgique, l'industrie horlogère, puis

l'industrie des machines font leur entrée en force dans une région quelque peu marginale. Le développement de ces activités s'accroîtra surtout vers la fin du XIX^e siècle (1860-1910) et en particulier pendant la période de la Grande dépression de 1872-1896. En effet, par réaction à la crise et pour faire face à la concurrence étrangère (et surtout à la chute des produits industriels), de plus en plus d'entrepreneurs jurassiens viseront une amélioration de la productivité, grâce au recours à de nouvelles technologies (machines) et énergies (vapeur puis électricité). D'autre part, les partisans de *l'américanisation* chercheront à accélérer la concentration des activités et des ouvriers en fabrique afin de rationaliser les opérations de production. Dans ce contexte, les ouvriers en fabrique (employés dans le cadre du système de l'établissement) et les femmes seront intégrés dans les usines où règnent la ponctualité et la discipline. Dans le même temps, les élites radicales, soutenue par *l'Intercantonale* et le Gouvernement bernois, accéléreront le processus menant à la réalisation du réseau de chemins de fer, lequel renforcera l'industrialisation et l'interconnexion du Jura, de Laufen à Bienne.

Piquerez, Gérard J. (Delémont, psychologue)

Poster

Le regard dans l'interaction dyadique d'enfants

Dans ce travail, la direction du regard est approximée par l'orientation de la tête : vers l'autre ou ailleurs. L'évolution de la moyenne mobile des orientations de la tête de chacun des enfants permet d'analyser l'échange lors de chacune des interactions étudiées. On découvre des rythmes, des symétries, ... qui sont mis en relation avec la distance interindividuelle.

Des interprétations sont données en fonction de théories notamment sociologique et éthologique.

Prongué, Dominique (Porrentruy, historienne)

Exposé

Anthologie jurassienne (1965 - 1995) : études préliminaires et état de la recherche

Initiateur de *l'Anthologie jurassienne*, parue en 1964/1965, l'Institut jurassien des sciences, des lettres et des arts, a souhaité lui donner une suite, sous la forme d'un troisième volume. Le projet présenté et qui a obtenu le soutien du Fonds national suisse de la recherche scientifique en 1995, s'inscrit dans le même esprit que l'oeuvre existante. Il s'agit, à travers une anthologie littéraire, de présenter une histoire culturelle et intellectuelle du pays. La recherche documentaire, entreprise depuis avril 1996 à la Bibliothèque cantonale jurassienne à Porrentruy, a déjà permis de réaliser une "bibliographie des lettres jurassiennes", de lancer une enquête sur la réception de la littérature jurassienne en Suisse, et d'élaborer une base de données documentaires sur les auteurs jurassiens. Depuis peu, la recherche sur les aspects théoriques et critiques de ce projet a débuté à l'Université de Lausanne.

Schaffter, Nicole (Lausanne, EPFL)

Poster

AgrEauAlp : mesures agri-environnementales et impact sur les eaux souterraines

Cette étude s'inscrit dans le cadre d'un projet européen proposé par l'Université de Savoie. Le thème principal est l'influence de l'utilisation des sols et des pratiques agricoles sur la qualité et les ressources en eau dans les régions montagneuses.

L'approvisionnement en eau potable est un sujet épineux dans certaines régions, où les ressources en eau sont fragilisées par une grande sensibilité des aquifères face aux pollutions potentielles. Les zones de protection ne peuvent s'établir dans le karst à l'aide des mêmes règles que dans les milieux poreux, en partie à cause des problèmes d'infiltration ponctuelle (gouffres, dolines, lapiaz, etc.), des vitesses d'écoulement rapides empêchant toute filtration. Le projet de recherche comporte deux parties distinctes ayant toutes deux un rapport relativement étroit entre l'utilisation des sols et la qualité de l'eau. Le premier volet va étudier la persistance de différents germes pathogènes dans différentes situations hydrogéologiques, par rapport aux indicateurs de pollution habituellement utilisés et à d'autres contaminants chimiques. Le second volet consistera en un suivi des teneurs en composés azotés de sols sur lesquels pâturent des porcs élevés en semi-liberté.

Schären, Christine (Fribourg, Université)

Poster

Migration et patrimoine rural dans la région de Tavannes et Tramelan (XIX^e siècle)

Les données, trouvées dans le Registre foncier de Courtelary, dans les Archives de l'Etat de Berne et lors des observations faites sur le terrain, nous ont permis d'étudier l'hypothèse de l'influence du facteur migratoire sur l'apparence extérieure des fermes dans les régions de Tramelan (district de Courtelary) et de Tavannes (district de Moutier).

En effet, grâce aussi à des informations trouvées dans les anciens livres de l'assurance immobilière et dans les recensements populaires, nous avons pu établir certains points communs entre l'arrivée des masses d'immigrés et certains changements au niveau des bâtiments existants.

Stékoffer, Sarah (Delémont, Musée jurassien)

Poster

La crose mérovingienne de Saint Germain, premier abbé de Moutier-Grandval

La crose de Germain de Trèves (v. 610-675) est l'un des premiers vestiges chrétiens de l'histoire jurassienne. Elle illustre parfaitement ce que l'on nomme communément "l'art des invasions" dont les manifestations ne sont pas exceptionnelles. Elles présentent néanmoins rarement des dimensions aussi imposantes et sont peu souvent associées à un objet aussi clairement chrétien qu'une crose abbatiale. C'est le plus ancien pastoral orné d'orfèvrerie que l'on connaisse. L'étude, qui comprend des analyses scientifiques, a permis de définir datation, matériaux, méthodes utilisées pour sa fabrication, inspirations stylistiques et symboliques qui ont guidé sa création, ainsi que possibles lieux d'origine.

Stucki, Pascal (Neuchâtel, Université et "Aquarius")

Poster

Variations climatiques et distribution des mollusques dans le Gerzensee de l'oldest dryas à nos jours

La distribution des mollusques dans les sédiments lacustres reflète l'évolution des conditions physiques (variations du niveau du lac, température), chimiques (pH, taux d'oxygène dissout) et biologiques (biosuccession, productivité de l'écosystème) du milieu.

L'analyse malacologique détaillée des sédiments du Gerzensee réalisée sur la base de deux longues carottes a permis de déterminer l'état et l'évolution de l'écosystème depuis 13'000 BP, et notamment de mettre en évidence les périodes chaudes et froides et l'impact anthropique (Ruch et al. 1994, Stucki et al. 1994).

(En collaboration avec

Eicher, U. (Berne, Université, Physikalisches Institut)

Ruch, P. (Berne, Service hydrologique et géologique national)

Thew, N. (Neuchâtel, Service cantonal d'archéologie)

Wick, L. (Berne, Université, Botanisches Institut))

Willemin, Michel (Zurich, Université)

Exposé

Les galaxies et leur évolution

Les objets fascinants que sont les galaxies posent, actuellement encore, bien des problèmes aux chercheurs du domaine. Ces objets ne sont pas complètement compris aussi bien au niveau de leur formation que de leur évolution. D'autre part, les collisions de galaxies étaient considérées, jusque dans les années 1980, comme de simples "bizarreries" du cosmos. Ce n'est que plus tard que l'on réalisa qu'elles pouvaient être fondamentales pour comprendre leur évolution et leur morphologie.

LISTE DES PARTICIPANTS

AESCHLIMANN	André	Biol.	Président du FNRS	2203	Rochefort
BAILLY	Antoine	Géogr.	Dpt Géogr., Univ. Ge	1211	Genève 4
BANDELIER	André	Hist.	Président Inst. jurassien	2034	Peseux
BASSAND	Michel	Sociol.	IREC, EPF	1001	Lausanne
BITAR	Fouad	Jur.	10, rue des Lilas	1202	Genève
BOVEE	Jean-Paul	Econ.	Case postale 344	2740	Moutier 1
BUCHS	Arnaud	Lit. fr.	1, rue J.-L.-de-Bons	1006	Lausanne
CHRIST	Thierry	Hist.	25, Maison-Rouge	1400	Yverdon
DONZE	Laurent	Econ.	121, Grand'rue	2720	Tramelan
ERARD	Henri	Econ.	19, rue des Annonciades	2900	Porrentruy
ERARD	Victor	Hist.	22, rue de la Pierre Percée	2892	Courgenay
ESCHENLOHR	Corinne	Hist.	Jonnières 11	2900	Porrentruy
ESCHENLOHR	Ludwig	Archéo.	Jonnières 11	2900	Porrentruy
FELLNER	Robert	Archéo.	27, rte de Fontenais	2900	Porrentruy
GERBER	Christophe	Archéo.	Rue du Bruye 26	2732	Reconvilier
GIGON	Nathalie	Géogr.	Inst. de géogr., Univ. Fr	1700	Fribourg
GUELAT	Michel	Géol.	11, Creux de la Terre	2800	Delémont
HAUSER	Claude	Hist.	5, rue St-Nicolas	1700	Fribourg
HERTIG	Jacques-André	Ing.	DGC, LASEN, EPFL	1015	Lausanne
IMER	André		Grenétel	2520	La Neuveville
JEANNERET	Thérèse	Ling.	22, rue Matile	2000	Neuchâtel
KELLERHALS	Jean	Sociol.	6, rue Saint-Laurent	1207	Genève
KOLLER	Christophe	Hist.	7, Holzikofenweg	3007	Bern
LANDRY	Jean-Marc	Biol.	58, rue du Viaduc	2740	Moutier
LOEFFEL	Jean-Jacques	Phys.	8, route de Sullens	1030	Bussigny
MERAZZI	Claude		Directeur du CIP	2720	Tramelan
MONBARON	Michel	Géogr.	20, chemin de la Molleyre	1731	Ependes (FR)
PETRELLA	Riccardo	Econ.	30, rue Monrose	B-1049	Bruxelles
PINI	Giuseppe	Sociol.	Univ. de Genève	1211	Genève 4
PIQUEREZ	Gérard	Psy.	14, rue des Carrières	2800	Delémont
PRONGUE	Dominique	Hist.	44, route d'Alle	2900	Porrentruy
PRONGUE	Jean-Paul	Hist.	24, rue Pierre-Péquignat	2900	Porrentruy
REBETEZ	Jean-Claude	Hist.	10, rue Cuenin	2900	Porrentruy
RICHARD	Hugues		23, rue de l'Industrie	2316	Les Ponts-de-MI
ROTHENBUEHLER	André	Géogr.	19, rue des Annonciades	2900	Porrentruy
SANDMEIER	Eric		51, rue E. Schüler	2502	Bienne
SCHAEREN	Christine	Hist.	1, Pilettes	1700	Fribourg
SCHAFFTER	Nicole	Ing.	5, Ch. de la Treille	1024	Ecublens
SCHIFFERDECKER	François	Archéo.	Off. Patrimoine historique	2900	Porrentruy
STEKOFFER	Sarah	Hist.	16, rue de l'Avenir	2800	Delémont
STUCKI	Pascal	Biol.	3, ch. du Tertre	2072	St-Blaise
VOISARD	Alexandre		9, rue de la Vendeline	F-90100	Courtelevant
WAHLI	Walter	Biol.	IBA, Univ. Lausanne	1015	Lausanne
WILLEMIN	Michel	Phys.	Hertensteinstr. 6	8052	Zurich
ZUERCHER	Pierre	Ing.	Ch. du Pré 3	2604	La Heutte
ZUERCHER	Ralph	Econ.	19, rue des Annonciades	2900	Porrentruy

ROUTE, IDENTITE ET TERRITOIRE L'EXEMPLE DE LA TRANSJURANE

«La RN 16, la Transjurane comme on la nomme, s'édifie lentement mais inexorablement. Cette nouvelle voie de communication à grand gabarit n'a pas d'effet que sur nos sites et nos paysages, elle frappe aussi les esprits et les mentalités, avant que de drainer vers notre région marginale (c'est du moins ce que prédisent les économistes et les sociologues) des ressources et des potentialités nouvelles. Future alternative de transit entre le nord et le sud de l'Europe, destinée à relier le pôle de développement très dynamique de Montbéliard-Belfort-Mulhouse avec une autre région aux potentialités confirmées (l'Espace Mittelland), la Transjurane réussira-t-elle également à devenir ce trait d'union tant souhaitable entre le Jura Sud et le canton du Nord?»