Zeitschrift: Défis / proJURA

Herausgeber: proJURA

Band: 4 (2006)

Heft: 15: Urbanisation et mobilité

Artikel: Retombées socio-économiques de la Transjurane : esquisse d'un premier bilan

Autor: Lachat, Jean-Claude

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-824182

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: 11.07.2025

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

Retombées socio-économiques de la Transjurane

Esquisse d'un premier bilan

Lorsque la Transjurane n'était qu'à l'état de projet, on fondait beaucoup d'espoirs sur ses retombées en faveur du développement socio-économique régional.

Aujourd'hui, alors que plusieurs tronçons de cette nouvelle autoroute sont entrés en service, peut-on esquisser déjà un premier bilan ?

Entretien avec
Jean-Claude Lachat

Délégué au développement économique du canton du Jura, par Jean-Paul Bovée, rédacteur responsable de Défis.

Défis - Comment résumer les effets de l'autoroute sur le développement régional ?

J.-C. Lachat - On peut distinguer deux catégories: les effets primaires et les effets secondaires. Les premiers concernent les conséquences directes des investissements consentis, par exemple pour les bureaux d'ingénieurs, les entreprises du génie civil, de la construction ou des travaux publics. La seconde catégorie englobe les effets induits, la création indirecte de revenus, les effets sociaux (amélioration de la mobilité) ou psychologiques (sentiment de décloisonnement, diminution de l'esprit de clocher, etc.).

Défis – Est-il possible de dégager un premier bilan des incidences de la Transjurane sur la vie de nos districts ?

J.-C. Lachat - On peut vérifier un postulat : la réalisation de l'A 16 est une condition nécessaire, mais non suffisante pour le développement économique. L'ouverture complète de la Transjurane permettra de combler une lacune par rapport aux régions concurrentes. Elle ne constituera pas un avantage comparatif puisque nos concurrents sont déjà pratiquement tous dotés d'une telle infrastructure. En d'autres termes, des mesures d'accompagnement doivent absolument être engagées afin de compléter l'amélioration des conditions cadres.

Dans le canton du Jura, beaucoup d'efforts ont déjà été faits dans ce sens. Une réflexion a été engagée assez tôt, afin d'anticiper les apports possibles de l'A 16; elle s'est traduite notamment par la création des zones d'activité (artisanales, industrielles et commerciales) sur des sites facilement accessibles par l'autoroute. Les plus beaux exemples concernant les zones d'activité à vocation cantonale, ZARD dans la couronne delémontaine, la SEDRAC à Courgenay et la zone transfrontalière à Boncourt.

Défis – Qu'en est-il des effets primaires et secondaires ?

J.-C. Lachat - Les premiers sont les plus faciles à évaluer. L'investissement total, de l'ordre de quatre milliards de francs sur vingt-cinq ans (soit, en moyenne, environ 160 millions par an) est financé à 95 % par la Confédération; on peut dire que les dépenses consenties par le canton (5 % du total) seront largement compensées par les gains liés à cet investissement (dépenses directes,versements de salaires, création de revenus et nouvelles recettes fiscales). A ce niveau, le bilan est donc à coup sûr favorable.

S'agissant des effets induits, les calculs sont plus complexes; ils sont probablement positifs, mais il est prématuré d'en chiffrer l'ampleur. Quoiqu'il en soit, le Jura améliore son accessibilité d'année en année, ce qui est positif pour le développement économique.

Défis – Y a-t-il des exemples concrets d'implantation ou de développement d'entreprises directement liés à l'autoroute ?

J.-C. Lachat - Ils sont déjà relativement nombreux; trois exemples sont représentatifs:

- le Centre commercial Coop à Bassecourt, qui repose sur une diversification de l'offre de produits et qui s'adresse à une clientèle allant du district de Porrentruy à la région de Moutier en passant par les Franches-Montagnes. La proximité d'une jonction d'autoroute au centre du Jura a été un critère déterminant pour son implantation;
- l'entreprise Benteler à Saint-Ursanne, qui fabrique des éléments destinés à l'industrie automobile. Elle reçoit des matières premières ou des produits intermédiaires, puis expédie ses produits transformés par camions, ce qui implique un trafic important. Ici aussi, la présence d'une jonction d'autoroute et de la route d'évitement de Saint-Ursanne ont été déterminants pour le maintien et le développement de l'entreprise;
- enfin, dans le domaine plus spécifique des transports, le cas de Gefco illustre bien les avantages de la Transjurane: la création d'une plate-forme de transit de marchandises à Delémont, près d'une jonction Transjurane, lui permet de recevoir des marchandises de l'étranger et de les distribuer dans toute la Suisse, tout en développant ses activités de transitaire sur la future plate-forme douanière de l'A16 à Boncourt.