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: 44 (1973)

Heft: 7

Artikel: Evolution du parc automobile jusqu'en 1980

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-825049

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: 13.07.2025

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

constitue le facteur essentiel de son développement économique. Les Francs-Montagnards en sont bien conscients, eux qui voient avec appréhension leur petit pays mis à l'écart des principaux courants industriels qui convergent de plus en plus vers le Plateau suisse, et des grandes voies de communication. Ce n'est également pas sans quelque anxiété qu'ils assistent aux fusions, concentrations et absorptions d'entreprises. Certes, ils savent que des modifications de structure de nos industries sont rendues nécessaires si l'on veut renforcer leur capacité de concurrence face à l'étranger. Ils redoutent cependant qu'à longue échéance de tels phénomènes restreignent sur place les possibilités d'emploi, à un certain niveau tout au moins. Ce qui importe au premier chef pour notre région, c'est que cette évolution ne compromette pas l'avenir d'une branche économique qui constitue la principale source de revenus d'une bonne partie de notre population. En l'absence de grandes entreprises, il s'agit de consolider celles qui existent, notamment les petites et moyennes entreprises familiales, les ateliers artisanaux afin d'assurer leur survivance, sous une forme ou sous une autre. Les responsables de notre industrie horlogère doivent s'efforcer de poser les jalons d'une décentralisation industrielle en fonction des possibilités offertes par notre région qui bénéficie d'une longue tradition horlogère.

Il serait par ailleurs souhaitable qu'une telle décentralisation conduise à une certaine diversification industrielle afin de permettre à nos jeunes, qui en général sacrifient de nombreuses années à acquérir une formation professionnelle valable et dont plusieurs ne demandent qu'à rester au pays ou à y revenir, de trouver un emploi à la mesure de leurs capacités.

Conclusion

En conclusion, je ne crois pas trop m'aventurer en affirmant que le développement économique des Franches-Montagnes sera ce que les Francs-Montagnards eux-mêmes d'abord, ce que les responsables de notre industrie ensuite, voudront bien qu'il soit.

Souhaitons que, grâce à une conjugaison d'efforts et de volonté d'aboutir, ils parviennent à garantir à notre district une croissance harmonieuse dans le respect d'un patrimoine ancestral auquel ils sont tous profondément attachés, mais qui ne saurait en aucune manière justifier un repli sur soi-même. **A. C.**

Evolution du parc automobile jusqu'en 1980

La motorisation dans les pays industrialisés a sensiblement augmenté au cours des années soixante. La progression la plus forte a été enregistrée au Japon, où de 5 pour 1000 habitants en 1960, le nombre des voitures particulières a passé à 85 en 1970. Mais en Europe également, le parc de voitures a connu une expansion très rapide. Ainsi, en Italie, on dénombrait, en 1970, 190 voitures pour 1000 habitants soit près de cinq fois plus qu'en 1960. Durant la même décennie, le nombre des immatriculations a passé de 92 à 242 en Allemagne fédérale et de 95 à 221 en Suisse.

Les raisons du développement de la motorisation

L'automobile sert principalement de moyen de transport entre le domicile et le lieu de travail, pour des voyages d'affaires, pour des achats dans les hypermarchés, pour les vacances et les randonnées dominicales. A part ces utilisations de la voiture privée, divers facteurs jouent un rôle déterminant dans le développement du parc automobile. Certes, l'amélioration des prestations et du confort offert par les services publics entraîne, dans une certaine mesure, un déplacement des transports individuels vers les transports en commun. Mais les possibilités qu'ont les services publics d'améliorer leurs prestations dépendent aussi de la densité des zones d'habitation. Les banlieues comportant un habitat dispersé (zone de villas en particulier) seront nettement moins bien desservies que les zones à forte densité de population. Mais la tendance à la propriété d'une maison individuelle a aussi pour effet d'allonger les distances entre le domicile et le lieu de travail d'une part, et les centres d'achats d'autre part, de sorte que la population est toujours plus tributaire de moyens de transport. La hausse du niveau de vie incite tout naturellement à l'achat d'une voiture, pour des raisons de prestige également.

Densité du parc automobile et niveau de vie

Dans une étude qu'elle vient de publier, la Compagnie Suisse de Réassurances conclut que la densité du parc automobile d'un pays dépend en premier lieu du bien-être de la population. Sur la base des données réunies dans douze pays industrialisés (rapport entre le parc de voitures et les revenus de la population, étude prospective de l'évolution des revenus et de la progression démographique), cette étude établit la densité probable du parc automobile en 1980. La projection s'appuie sur le fait que le prix des voitures, en raison d'exigences technologiques accrues (sécurité, protection de l'environnement) augmentera sensiblement plus que durant la décennie précédente. Néanmoins, le renchérissement des voitures particulières devrait être inférieur à l'augmentation du coût de la vie et des salaires nominaux, si bien qu'en 1980 l'achat d'une voiture absorbera une moins grande part du revenu personnel moyen qu'aujourd'hui.

Les USA restent au premier rang

Avec 510 voitures particulières pour 1000 habitants en 1980, soit 1 pour 2 habitants, les USA auront toujours la plus forte densité automobile, mais leur avance sur les pays européens sera moins grande. Au deuxième rang vient la Suède, avec 405 voitures pour 1000 habitants, précédant la France (380) et l'Allemagne fédérale (375). La Suisse, qui d'après cette étude occupait en 1970 le cinquième rang, reculera en 1980 à la huitième place (315), à égalité avec la Grande-Bretagne et la Norvège. Le Japon, avec un taux de croissance annuel (13,1 %) supérieur à la moyenne, comblera une grande partie de son retard sur les autres pays. Cependant, vu les impératifs de la protection de l'environnement, une décentralisation poussée par la création de villes d'importance moyenne (donc raccourcissement du trajet entre le domicile et le lieu de

travail), l'expansion des services publics (métropolitains, trains rapides intervilles), l'augmentation des revenus personnels n'aura qu'un effet modéré sur le développement de la motorisation au Japon.

Evolution de la motorisation dans douze pays, de 1970 à 1980

	Densité du parc automobile		Nombre de voitures particulières		Augmentation annuelle moyenne
	1970	1980	1970	1980	1970-1980
	Voitures par 1000 habitants		En milliers		En %
USA	434	510	88 841	115 413	2,7
Suède	285	405	2 288	3 483	4,3
France	246	380	12 470	20 900	5,3
Allemagne fédérale	242	375	14 376	24 150	5,3
Suisse	221	315	1 383	2 110	4,3
Danemark	218	335	1 077	1 776	5,1
Belgique	213	345	2 060	3 519	5,5
Grande-Bretagne	207	315	11 541	18 459	4,8
Pays-Bas	199	310	2 592	4 464	5,6
Norvège	193	315	747	1 323	5,9
Italie	190	330	10 200	18 975	6,4
Japon	85	265	8 779	29 970	13,1

(Extrait des « Notices économiques » éditées par l'Union de Banques Suisses, avril 1973.)

CHRONIQUE ÉCONOMIQUE

Importantes dépenses de l'économie pour la recherche et le développement. — Les résultats d'enquêtes représentatives effectuées auprès de l'économie et de l'administration fédérale ainsi que les estimations en ce qui concerne les universités ont révélé qu'en 1969, on a consacré, en Suisse, au total 1531,8 millions de francs à la recherche et au développement effectués dans le pays. 1240 millions de francs (environ 81 %) ont été fournis par l'économie, 182 millions de francs (12 %) par les universités et 109,8 millions de francs (7 %) par l'Administration fédérale. Ces dépenses représentent 1,9 % du produit intérieur brut (79 205 millions de francs en 1969). Ne sont pas comprises dans ces résultats les contributions cantonales et communales aux universités. Pour 1970, on estime le total des dépenses à environ 1750 millions de francs, soit 2 % du produit intérieur brut.