

Les transports et communications dans le Jura

Autor(en): **Farine, Edmond**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **48 (1977)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824958>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

P34

LES INTÉRÊTS DU JURA

BULLETIN DE L'ASSOCIATION
POUR LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DU JURA
Chambre d'économie et d'utilité publique

XLVIII^e ANNÉE
Paraît une fois par mois
N° 3 Mars 1977

SOMMAIRE

Les transports et communications dans le Jura, Edmond Farine, économiste (37) ; Tables des matières 1975 / 1976 ; Foire d'échantillons de Bâle : liste des exposants du Jura et de Bienne (52) ; Chronique économique : L'industrie a fortement réduit sa consommation de pétrole (55) ; Evolution des prix en Suisse (56).

Les transports et communications dans le Jura

Edmond Farine, économiste

Sommaire

1. Introduction	37
2. La position du Jura par rapport aux axes de communication franco-suisses	38
2.1. Le trafic routier	38
2.1.1. Automobiles	38
2.1.2. Marchandises	42
2.2. Le trafic ferroviaire	42
2.2.1. Voyageurs	43
2.2.2. Marchandises	43
2.2.3. Nombre de trains	46
2.2.4. Statistique douanière	46
2.3. Le trafic de transit	48
3. En conclusion	48
4. Annexes	49

1. Introduction

Les transports et communications exercent des effets notables sur l'économie d'une région. Les relations personnelles, commerciales et industrielles qui débordent aujourd'hui largement le cadre régional et même national en sont étroitement tributaires.

C'est ainsi que les voies de communication constituent un facteur primordial pour l'implantation de nouvelles activités et non moins important pour les entreprises déjà installées (approvisionne-

ment, écoulement, main-d'œuvre, services, etc.).

Ce rapport tente de cerner l'importance des voies de communication du Jura dans les échanges franco-suisses par rapport aux axes des cantons voisins. Faute de données statistiques suffisantes à l'échelon régional, le trafic local jurassien n'a pas pu être pris en considération. On trouvera toutefois en annexe des données sur le recensement fédéral de la circulation routière en 1975, ainsi que sur la charge remorquée par les trains durant la même année.

2. La position du Jura par rapport aux axes de communication franco-suisses

Le Jura se caractérise par l'absence d'axes de communication importants. Certes, son relief explique cette donnée ; les flux de développement se sont principalement déployés dans les régions au relief moins tourmenté ainsi que le long des fleuves. A ce propos, la Suisse est située à la limite de deux importantes voies navigables : le Rhône et le Rhin, ce qui a eu d'heureux effets pour le développement de son économie. La Suisse constitue également un passage privilégié pour les relations nord-sud. Le Jura est cependant resté à l'écart de ces courants, du fait notamment de la proximité de la région bâloise au relief moins accidenté et point de contact entre trois pays.

Au niveau national, le développement s'est principalement axé entre les principales villes du Plateau et les régions de montagne, dont le Jura, n'ont pas pu profiter de manière sensible du dynamisme qui en est résulté. Cela s'est traduit notamment par une insuffisance de moyens de communication adéquats. Jusqu'à présent, en effet, les moyens des pouvoirs publics ont été investis là où le trafic était le plus important, en l'occurrence dans les régions développées. Certes, les moyens sont limités et il ne saurait être question de contester le bien-fondé de l'amélioration des communications dans ces régions, à condition toutefois de ne pas perdre de vue le développement des régions marginales.

De Genève à Bâle, on compte plusieurs points de passage, aussi bien routiers que ferroviaires, d'importance variable. En ce qui concerne les liaisons nord-sud, on peut dégager les axes de communication principaux suivants :

pour la route

Lausanne - Vallorbe - Pontarlier
Neuchâtel - Les Verrières - Pontarlier
Delémont - Boncourt - Belfort
Bâle - Saint-Louis - Mulhouse

pour le rail

Lausanne - Vallorbe - Dijon
Neuchâtel - Les Verrières - Pontarlier
Delémont - Boncourt - Belfort
Bâle - Saint-Louis - Mulhouse

Le trafic de transit nord-sud s'effectue principalement sur l'axe Bâle - Gotthard. En seconde importance, arrive la liaison Vallorbe - Simplon. Le trafic en provenance ou à destination du Plateau centre occidental (région bernoise) utilise à la fois les zones de passage de Bâle, Delle ou Les Verrières selon l'origine ou la destination étrangère. En direction de la France toutefois (liaison avec la capitale) les liaisons les plus directes passent par Delle ou Pontarlier. Il en découle que ces deux axes sont avant tout en concurrence directe entre eux avant de l'être par rapport aux axes nord-sud voisins de Vallorbe et Bâle qui sont plus importants.

Cette concurrence a lieu avant tout sur le plan des liaisons ferroviaires, mais également sur le plan routier, quoique le Jura se trouve à ce point de vue davantage en compétition avec la liaison Lausanne - Vallorbe - Pontarlier. Cet axe routier figure en effet dans le programme de construction des routes nationales alors que le Jura insiste depuis de nombreuses années pour que la Transjurane soit mise en chantier. Il n'existe en effet aucune liaison à l'heure actuelle entre les réseaux autoroutiers suisse et français entre Genève et Bâle.

2.1. Trafic routier

2.1.1. Automobiles

Une approche exhaustive du trafic automobile franchissant la frontière s'avère impossible, aussi en est-on réduit à se baser sur des données fragmentaires telles que les recensements fédéraux de la circulation routière. Bien que généraux, les résultats de ces recensements

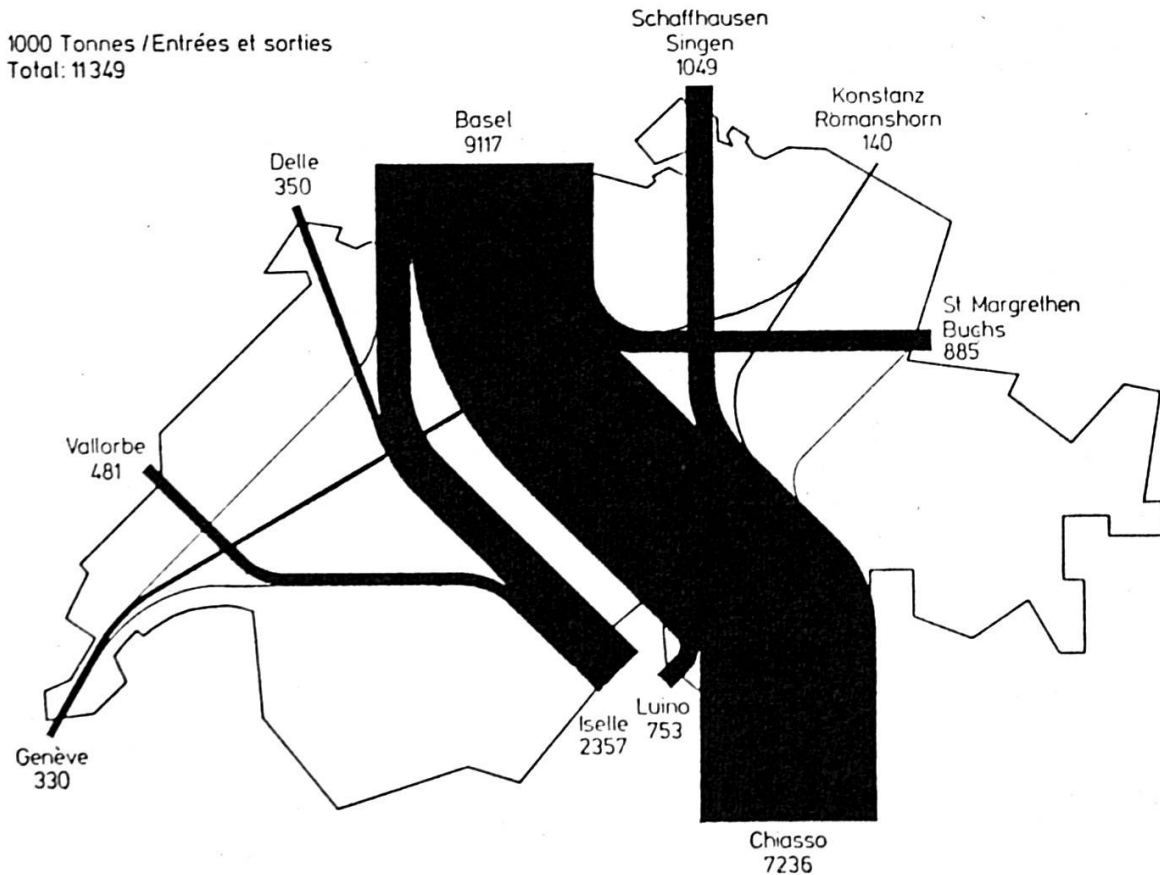
permettent d'opérer des comparaisons entre divers axes routiers. C'est ainsi que ne seront retenus que les axes routiers suivants :

- Lausanne - Pontarlier via Vallorbe
- Neuchâtel - Pontarlier via Les Verrières
- Porrentruy - Belfort via Boncourt
- Bâle - Belfort via Bourgfelden (F)
- Bâle - Mulhouse via Saint-Louis (F)

Les comptages de circulation effectués sur ces routes n'ont pas été faits à la frontière, à l'exception de Bâle, c'est dire que les résultats incluent également une part notable de trafic local. Le tableau 1 donne un aperçu du trafic automobile sur les axes routiers franco-suisses et de son évolution entre 1960 et 1975.

En 1975, c'est l'axe Bâle - Mulhouse qui a enregistré le flux de circulation le plus important avec une moyenne journalière de 3775 véhicules (poste de recensement à la douane). Venait ensuite la route Neuchâtel - Pontarlier (poste de recensement à Travers, soit à 15 km de la frontière) avec 3072 véhicules, devant l'axe Bâle - Bourgfelden (poste de recensement à la douane). La route Porrentruy - Boncourt (poste de recensement à Courtemaîche, soit à 6 km. de la frontière) ne totalisait quant à elle que 2173 véhicules par jour et venait pour la première fois derrière l'axe Lausanne - Vallorbe avec une moyenne de 2268 véhicules (poste de recensement à Croy, c'est-à-dire à 15 km. de la frontière). Compte tenu du trafic local également enregistré, les moyennes journalières

Transit ferroviaire par flux 1973



Source : Annuaire statistique des CFF 1973.

Tableau 1 Recensement suisse de la circulation routière. Moyenne journalière de la circulation automobile de 15 jours de recensement (comptage de jour de 7 h. à 21 h., circulation dans les deux directions) 1960, 1965, 1970, 1975

Tronçon de route	Moyenne journalière				en %			
	1960	1965	1970	1975	60-65	65-70	70-75	60-75
Lausanne-Vallorbe	808	1210	1675	2268	49,8	38,4	35,4	180,7
Neuchâtel-Les Verrières	1341	1932	2675	3072	44,1	38,5	14,8	129,1
Porrentruy-Boncourt	1277	2026	1886	2173	58,7	- 6,9	15,2	70,2
Bâle-Bourgfelden	1275	2054	1801	2668	61,1	-12,3	48,1	109,3
Bâle-St-Louis	1918	2854	2874	3775	48,8	0,7	31,4	96,8

Source : Bureau fédéral de statistique et Service fédéral des routes et des digues. Recensements suisses de la circulation routière 1960, 1965, 1970, 1975.

Tableau 2 Commerce extérieur suisse par transport routier selon les zones de passage 1969-1975

Zone de passage	Marchandises transportées par route (tonnes) (importations et exportations)						
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Vallée de Joux	40'045	52'504	66'499	88'309	93'828	86'562	92'349
Val de Travers	11'836	14'280	14'145	40'974	71'109	66'473	53'790
Montagnes neuchâteloises	24'497	27'838	24'576	33'610	38'455	34'713	58'616
Jura	117'258	131'299	123'578	135'723	153'940	154'068	153'556
Bâle, rive gauche	1'638'565	1'876'277	2'078'090	1'247'240	1'396'606	1'546'141	1'071'494

Source : Direction générale des douanes, Berne, statistique du commerce extérieur de la Suisse 1969-1975.

” C'est
dans de petits
détails déjà que
vous constaterez
que nous sommes
une grande
banque. ”

(Mettez-nous à l'épreuve.)



**SOCIÉTÉ DE
BANQUE SUISSE**
Schweizerischer Bankverein

Bienne Place Centrale
Tél. 032 22 59 59
160, route de Boujean
Tél. 032 41 74 22

Brügg Carrefour Brüggmoos
Tél. 032 53 32 24

Delémont 43, avenue de la Gare
Tél. 066 22 29 81

Granges Place de la Poste
(Soleure) Tél. 065 8 71 71

Nidau 18, route Principale
Tél. 032 51 55 21

Porrentruy 11, rue du Jura
Tél. 066 66 55 31

1808

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

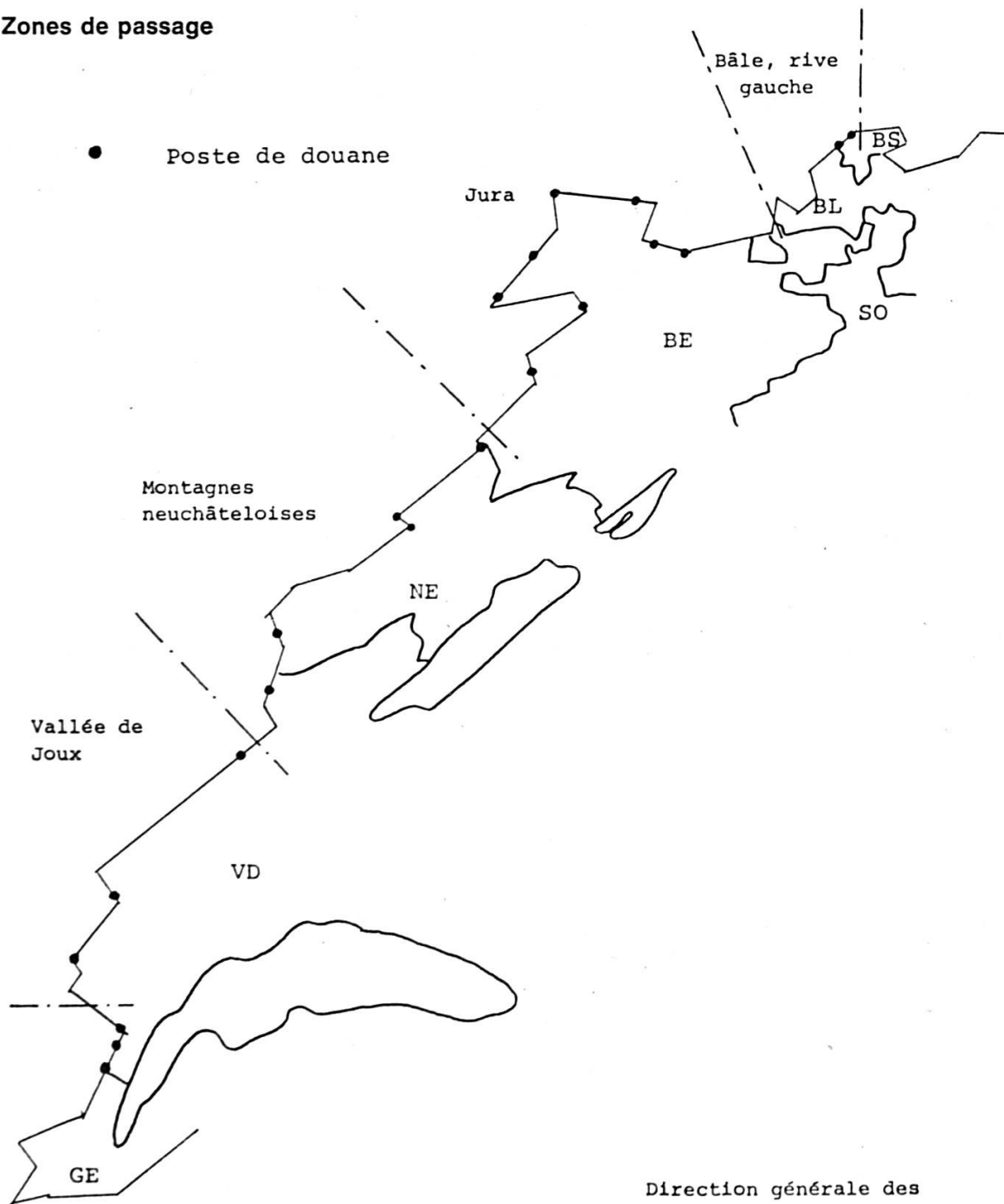
1809

figurant sur le tableau 1 n'ont qu'une valeur relative. Les variations relatives du trafic entre 1960 et 1975 par contre montrent une tendance caractéristique. En effet, alors qu'entre 1960 et 1965, on enregistrait les accroissements relatifs

les plus élevés sur les axes Porrentruy - Boncourt et Bâle - Bourgfelden, entre 1965 et 1970 le trafic a diminué en valeur absolue sur ces axes. Entre 1970 et 1975, ce sont les moyennes journalières enregistrées à Travers et à Courtemaî-

Statistique du commerce extérieur de la Suisse

Zones de passage



che qui ont le moins progressé avec des taux respectifs de 14,8 et 15,2 %. Pour la période 1960-1975, l'axe Porrentruy - Boncourt a connu l'augmentation la plus faible des postes de recensement retenus avec 70 %, contre une augmentation de plus de 180 % pour la route Lausanne - Vallorbe.

Il ressort également du tableau 1 que le trafic de la région de Belfort en direction de la Suisse alémanique ne semble pas emprunter plus facilement la route de Bâle, malgré un relief moins tourmenté et le fait que Bâle soit reliée au réseau autoroutier suisse. Compte tenu de la prochaine construction d'une voie expresse reliant l'autoroute A 36 dans la région de Belfort à l'Ajoie, il apparaît que la construction d'une route Transjurane aurait pour effet une augmentation du trafic dans le Jura.

2.1.2. Marchandises

Les statistiques douanières selon les zones de passage constituent un moyen intéressant pour déterminer le volume de trafic transitant par une région frontière. Les données du tableau 2 renseignent sur le trafic marchandises ayant franchi la frontière franco-suisse sur les principaux axes routiers de la chaîne du Jura.

Au vu du tableau 2, on constate que Bâle voit transiter la majeure partie du commerce extérieur suisse avec la France. En 1974 et 1975, les tonnages mentionnés dans le tableau 2 correspondaient aux pourcentages suivants du trafic marchandises routier total en provenance ou à destination de la France.

	1974	1975
Vallée de Joux	2,59 %	3,25 %
Val-de-Travers	1,99 %	1,89 %
Montagnes neuchâteloises	1,04 %	2,06 %
Jura	4,61 %	5,41 %
Bâle (rive gauche)	46,21 %	37,73 %

Ainsi, et malgré les conditions défavorables des communications routières dans

le Jura, une part relativement importante du commerce extérieur routier suisse vers ou de la France emprunte les axes routiers jurassiens.

En ce qui concerne l'évolution récente du commerce extérieur par route, on constate une évolution similaire à celle enregistrée pour le trafic automobile routier, c'est-à-dire que les zones de passage de l'est de la frontière française ont enregistré une évolution de trafic marchandises moins importante que les zones de passage situées plus à l'ouest. En effet, entre 1969 et 1975, le tonnage transporté par route à travers la frontière a plus que doublé dans la zone de passage de la Vallée de Joux, il a presque été multiplié par 5 dans le Val-de-Travers, et par 1,4 dans les Montagnes neuchâteloises. Par contre il n'a augmenté que de 31 % dans le Jura, alors qu'il diminuait dans la région de Bâle, rive gauche.

2.2. Le trafic ferroviaire

Plusieurs lignes de chemin de fer relient la France à la Suisse. Au nord-ouest de la Suisse, on compte les axes suivants :

Lausanne - Vallorbe - Dijon

Neuchâtel - Les Verrières - Pontarlier

Le Locle - Morteau

Porrentruy - Boncourt - Belfort

Bâle - Mulhouse

A l'exception de la ligne Le Locle - Morteau, ces lignes sont considérées comme lignes internationales de transit.

La ligne de Vallorbe est située sur un axe ferroviaire important reliant Paris, Dijon avec Lausanne, le Valais et l'Italie par le Simplon. Bâle constitue le point de passage du trafic ferroviaire en provenance du nord de la France et du Bénélux à destination de la Suisse centrale et de l'Italie via le Gotthard.

Les lignes de Delle et de Pontarlier, quant à elles, constituent également des axes ferroviaires importants, d'une part pour le commerce des régions qu'elles traversent, et d'autre part du fait qu'elles relient la capitale française à celle de

la Suisse. Ces lignes sont par conséquent en concurrence directe, non seulement pour le trafic voyageurs (importance pour le tourisme oberlandais) mais également pour le trafic marchandises.

2.2.1. Voyageurs

En 1974, le trafic international voyageurs suivant a été enregistré aux gares frontières¹ :

Tableau 3

Trafic international voyageurs aux gares frontières en 1974

Gare frontière	Milliers de voyageurs
Vallorbe	1067
Les Verrières	83
Le Locle (Col)	12
Delle	33
Bâle CFF	1191

Source : Annuaire statistique des CFF 1974.

2.2.2. Marchandises

Les Chemins de fer fédéraux ont enregistré le trafic marchandises franchissant la frontière suivant aux différentes gares frontières en 1975 (tableau 4).

Le trafic marchandises franchissant la frontière par le rail à Boncourt représente les 4,8 % du total du trafic international par rail enregistré à la frontière française. Sur cette frontière, le trafic de transit de Boncourt est le quatrième en importance après Bâle, Genève et Vallorbe. Le tonnage enregistré dépasse cependant considérablement celui des points frontière des Verrières ou du Locle - Col-des-Roches.

Charge remorquée

Une autre approche comparative de l'importance des lignes peut être entreprise par le biais de la charge remorquée par les trains.

Les chiffres du tableau 5 font ressortir l'importance de la ligne Porrentruy - Delle pour le trafic marchandises, en compa-

raison notamment de la ligne Neuchâtel - Pontarlier. En effet, alors que la charge remorquée par les trains de voyageurs est plus importante de 12 %, la charge remorquée par les trains de marchandises y est par contre deux fois plus élevée.

L'évolution depuis 1969 a été moins favorable sur la ligne Porrentruy - Delle que sur celle de Neuchâtel - Pontarlier notamment pour les trains de voyageurs, ainsi que les chiffres du tableau 6 le démontrent.

¹ Des données pour l'année 1975 ne sont pas disponibles.

44 **Tableau 4 Trafic marchandises par rail franchissant la frontière en 1974 et 1975 (tonnes)**

Gare frontière	Entrées		Sorties		Total	
	1974	1975	1974	1975	1974	1975
Vallorbe	595'024	324'848	30'478	34'601	625'502	377'449
Les Verrières	48'515	29'769	6'035	5'352	54'550	35'121
Le Locle-Col-des-Roches	25'393	25'819	1'695	2'714	27'088	28'533
Boncourt	382'184	256'679	15'307	15'716	397'491	272'395
Bâle CFF (Trafic avec la France)	4'521'204	3'190'802	721'021	758'403	5'242'225	3'949'205

Source : Annuaire statistiques des CFF 1974 et 1975.

Tableau 5 Charge remorquée par catégorie de trains sur les tronçons conduisant à la frontière en 1974 et 1975 (en milliers de tonnes)

Tronçon de ligne	Charge remorquée					
	trains de voyageurs		trains de marchandises		tous les trains	
	1974	1975	1974	1975	1974	1975
Vallorbe-Frontière	2431,5	2502,2	1678,5	1101,3	4110,5	3603,6
Les Verrières' (Suisse)- Les Verrières-de-Joux (France)	418,3	429,4	167,0	125,7	585,4	563,4
Le Locle Col-des-Roches-Frontière (SNCF)	88,2	70,4	70,6	55,5	158,8	125,9
Boncourt-Frontière	370,5	481,3	1023,9	623,5	1566,8	1209,0

Source : Annuaire statistiques des CFF 1974 et 1975, prestations par tronçons de ligne.

HADORN

INTERIEUR

2740 Moutier

Téléphone 032 93 43 31

Meubles pour
appartements - bureaux - hôtels - bâtiments publics

1813



LA GÉNÉRALE SA

BOITES DE MONTRES HOLDING

2800 DELÉMONT

Liste des fabriques

BOURQUARD SA
BLANCHES-FONTAINES SA
LA FEROUSE SA
LOMONT SA
MANUFACTURE DE BOITES SA
METALSA SA
NOBILIA SA
R. RAAFLAUB SA
VERREX SA

2856 Boécourt
2863 Undervelier
2901 Grandfontaine
2914 Damvant
2800 Delémont
68 Ueberstrass (France)
2900 Porrentruy
2800 Delémont
2856 Boécourt

Maisons associées

CRISTALOR SA
INTERCASE SA
MONDOR SA
PRO ART SA
SWISS ASIATIC (Private) LTD

2300 La Chaux-de-Fonds
2800 Delémont
2800 Delémont
2932 Cœuve
Singapour

1818

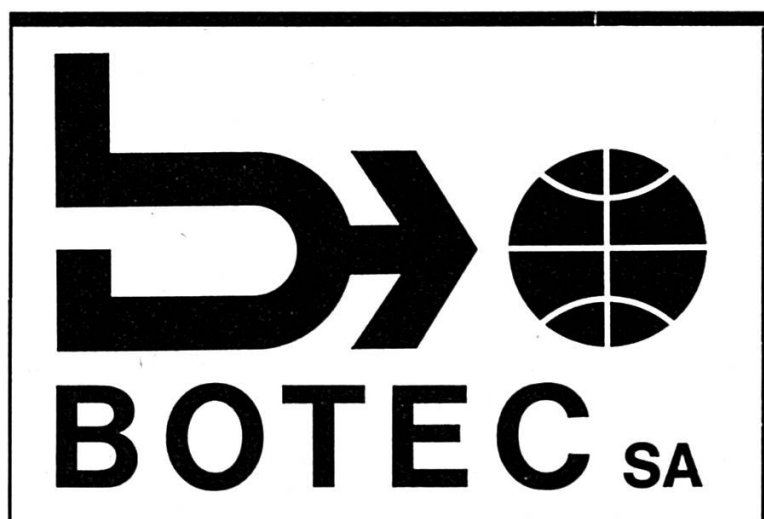
**L'argent:
c'est
notre spécialité.**

Faites confiance
aux
gens de métier.



1820

AGENCE EN DOUANE
TRANSPORTS INTERNATIONAUX



CH - 2926 Boncourt
Téléphone 066 75 52 52
Télex 34 626 botec ch

1825

Tableau 6 Evolution 1969-1975 de la charge remorquée par catégorie de trains sur les tronçons Boncourt - Delle et Les Verrières (CH) - Les Verrières-de-Joux (F) (en milliers de tonnes)

Année	Boncourt-Delle		Les Verrières (CH)- Les Verrières (F)	
	trains de voyageurs	trains de marchandises	trains de voyageurs	trains de marchandises
1969	898,0	915,1	362,9	153,3
1970	746,6	1021,3	390,9	176,5
1971	731,5	1067,6	396,5	159,0
1972	668,6	1081,3	380,9	164,2
1973	486,8	984,4	402,7	213,5
1974	370,5	1023,9	418,3	167,0
1975	481,3	623,5	429,4	125,7

Source : Annuaire statistique des CFF, prestations par tronçon de ligne 1969-1975.

Tableau 7 Evolution 1969-1975 de la densité moyenne des trains par jour sur les tronçons Boncourt - Delle et Les Verrières (CH) - Les Verrières-de-Joux (F)

Année	Boncourt-Delle		Les Verrières (CH)-Les Verrières (F)	
	trains de voyageurs	trains de marchandises	trains de voyageurs	trains de marchandises
1969	17,4	4,2	9,1	2,5
1970	14,2	4,7	10,4	2,5
1971	14,0	5,0	10,3	2,5
1972	13,0	5,5	9,6	2,4
1973	9,2	5,0	10,1	2,4
1974	7,7	5,0	10,7	2,2
1975	9,1	4,1	10,7	2,2

Source : Annales statistiques des CFF 1969-1975, prestations par tronçons de ligne.

2.2.3. Nombre de trains

Il s'agit de lier les données relatives à la charge remorquée à la densité moyenne des trains par jour :

Il ressort nettement des tableaux 6 et 7 que la ligne Porrentruy - Delle a été en partie délaissée au profit de la ligne Neuchâtel - Pontarlier, notamment en ce qui concerne le trafic voyageurs. En

effet, autant la charge remorquée que la densité moyenne des trains par jour étaient plus élevées sur le tronçon Boncourt - Delle en 1969. Depuis cette date, on a constaté une évolution inverse en ce qui concerne les prestations sur les deux tronçons, tant et si bien que les prestations sur le tronçon Les Verrières - Pontarlier ont dépassé celles du tronçon Boncourt - Delle depuis 1973.

Tableau 8 Variation relative des prestations pour les trains de voyageurs 1969-1975 sur les tronçons Boncourt - Delle et les Verrières (Suisse) - Les Verrières-de-Joux (France)

	Boncourt - Delle	Les Verrières (CH) - Les Verrières (F)
Charge remorquée	— 46,4 %	+ 18,3 %
Densité moyenne des trains par jour	— 47,7 %	+ 17,6 %

Source : tableaux 6 et 7.

En ce qui concerne les trains de marchandises, la charge remorquée a augmenté sur les deux tronçons durant la période considérée, à part en 1975 où l'on enregistre une diminution importante. La densité moyenne des trains par jour sur le tronçon Boncourt - Delle a augmenté puis est retombée à son niveau de 1969 alors qu'elle diminuait légèrement sur le tronçon Les Verrières - Les Verrières-de-Joux.

Les chiffres relatifs à la charge remorquée par les trains n'ont de signification que lorsqu'ils sont comparés entre eux, ils ne donnent pas un aperçu du tonnage effectif des marchandises qui franchissent la frontière, étant donné que le poids des véhicules remorqués est compris dans le tonnage. Les statistiques douanières sont par contre plus précises en ce qui concerne le volume des marchandises transportées.

2.2.4. Statistique douanière

Le tableau 9 appelle divers commentaires :

- Entre 1969 et 1975 la part des diverses zones de passage au commerce total franchissant la frontière française par le rail a été en moyenne la suivante :
 - Vallée de Joux (ligne Lausanne - Vallorbe - Frasne) 5,8 %
 - Val-de-Travers (ligne Neuchâtel - Pontarlier) 1,2 %
 - Montagnes neuchâteloises (ligne Le Locle - Morteau) 0,8 %
 - Jura (ligne Porrentruy - Belfort) 1,5 %
 - Bâle, rive gauche (ligne Bâle - Mulhouse) 70,7 %La prépondérance du trafic international par le rail dans la région de Bâle est encore supérieure à celle du trafic routier.
- Le trafic sur la ligne Neuchâtel - Pontarlier a augmenté dans une notable mesure, pour atteindre et dépasser le volume de trafic de la ligne Porrentruy - Delle en 1973. Depuis lors la diminution a été moins importante sur cette dernière ligne dont le volume de trafic est de nouveau supérieur à celui de la ligne Neuchâtel - Pontarlier.
- La ligne Le Locle - Morteau a vu son trafic marchandises constamment diminuer durant la période considérée. (Il n'y a eu en moyenne que 1,3 train de marchandises par jour en 1975.)

Tableau 9 Commerce extérieur suisse par transport ferroviaire selon les zones de passage 1969-1975

Zone de passage	Marchandises transportées par rail (tonnes) (importations et exportations)						
	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975
Vallée de Joux	180'015	214'440	217'774	273'432	320'432	235'633	192'374
Val de Travers	33'325	39'844	46'897	54'059	89'720	52'348	29'213
Montagnes neuchâtelaises	38'306	40'657	31'052	29'205	32'182	31'041	25'787
Jura	50'835	63'599	71'732	89'151	65'642	57'550	41'377
Bâle, rive gauche	2'567'927	2'926'942	2'916'106	3'256'514	3'171'926	2'892'538	2'126'540

Source : Direction générale des douanes, Berne, statistique du commerce extérieur suisse 1969-1975.

Tableau 10 Commerce extérieur de la Suisse 1971-1975 transitant par le Jura romand (tonnes)

	1971	1972	1973	1974	1975
- commerce extérieur de la zone de passage Jura (total)	196'490	225'000	220'255	212'122	195'261
dont du ou pour le Jura	94'654	113'704	89'248	119'178	121'681
solde = transit	101'836	111'296	131'007	92'944	73'580
- commerce extérieur par rail	71'732	89'151	65'642	57'550	41'377
dont du ou pour le Jura	24'282	29'288	21'435	24'299	19'371
solde = transit	47'450	59'863	44'207	33'251	22'006
- commerce extérieur par route	123'578	135'723	153'940	154'068	153'556
dont du ou pour le Jura	70'372	84'415	67'805	94'734	102'295
solde = transit	53'206	51'308	86'135	59'334	51'261

Source : Direction générale des douanes, Berne, statistique du commerce extérieur de la Suisse 1971-1975.

2.3. Le trafic de transit dans le Jura

Sur la base des statistiques du commerce extérieur de la Suisse établies par le service des douanes, il est possible de calculer le volume du trafic marchandises de transit à travers le Jura.

Il est à noter que le commerce extérieur total de la Suisse a augmenté jusqu'en 1973 et a diminué depuis cette date pour atteindre un volume inférieur à celui de 1970. Le trafic de la zone de passage

du Jura a commencé de diminuer en 1973 déjà. Le trafic total de transit dans le Jura a, quant à lui, chuté de manière plus spectaculaire entre 1973 et 1975.

Au vu des chiffres du tableau 10 on constate que le trafic de transit représente tout de même une part appréciable du trafic franchissant la frontière dans la zone de passage du Jura. En valeur relative, le commerce international de transit représente les pourcentages suivants.

Tableau 11 Commerce extérieur de la Suisse transitant par le Jura 1971-1975 selon le mode de transport (valeurs relatives)

Année	Transit total	Par rail	Par route
1971	51,8 %	66,1 %	43,1 %
1972	49,5 %	67,1 %	37,8 %
1973	59,5 %	67,3 %	56,0 %
1974	43,8 %	57,8 %	38,5 %
1975	37,7 %	53,2 %	33,4 %

Source : tableau 10.

Les 38 % environ du tonnage des marchandises qui ont franchi la frontière dans la zone de passage du Jura en 1975 provenaient ou étaient destinés au reste de la Suisse. En ce qui concerne

les marchandises transportées par chemin de fer, la proportion était en moyenne de plus de 50 %, alors qu'elle se monte en moyenne à un tiers pour les marchandises transportées par route.

3. En conclusion

Le Jura est en marge des axes de développement et se trouve relativement isolé par rapport au Plateau. D'autres régions de Suisse ne bénéficient certes pas d'un réseau routier et ferroviaire tel que celui que nous connaissons ; force est de constater cependant que, dans son état actuel, il n'est pas de nature à susciter le développement régional souhaité. Il ressort en effet des indications précédentes que les voies de communication jurassiennes sont dans une certaine mesure délaissées par rapport aux autres axes franco-suisses. Compte tenu de la situation actuelle de l'économie jurassienne, ce fait contribue à marginaliser davantage la région.

De plus, le Jura est caractérisé par une structure industrielle peu diversifiée, axée principalement sur l'horlogerie et l'industrie des machines. La récente dépression conjoncturelle a laissé apparaître les conséquences que peut avoir une monostructure sur l'économie d'une région. Aussi l'avenir de l'économie jurassienne et par là des postes de travail, des revenus et de la population passe-t-elle par une restructuration et une diversification de ses activités.

Il importe dès lors de concevoir un système de communications et transports qui associe étroitement les communications routières et ferroviaires. Cette nécessité est dictée en fonction de consi-

Bons hôtels et restaurants du Jura

Vous pouvez vous adresser en toute confiance aux établissements
ci-dessous et les recommander à vos amis

BONCOURT

**HÔTEL-RESTAURANT
LA LOCOMOTIVE**

Salles pour sociétés - Confort

L. Gatherat
066 75 56 63

COURTEMAICHE

RESTAURANT DE LA COURONNE

(CHEZ L'CABRI) - Cuisine réputée - Salle
pour banquets et sociétés - Cadre rustique

Famille
L. Maillard
066 66 19 93

DELÉMONT

HÔTEL DE LA BONNE-AUBERGE

Votre relais gastronomique au cœur de la
vieille ville - Chambres tout confort
Ouvert de mars à décembre

Famille
W. Courto
066 22 17 58

DELÉMONT

BUFFET DE LA GARE

Relais gastronomique - Salles pour ban-
quets et sociétés

Famille
P. Di Giovanni
066 22 12 88

DELÉMONT

HÔTEL DU MIDI

Cuisine soignée - Chambres tout confort
Salles pour banquets et sociétés

Oscar Broggi
066 22 17 77

DEVELIER

HÔTEL DU CERF

Cuisine jurassienne - Chambres - Salles

Charly Chappuis
066 22 15 14

LAJOUX

HÔTEL DE L'UNION

Chambres confortables - Salles pour ban-
quets et sociétés - Cuisine campagnarde

Famille
R. Etique-Nayner
032 91 91 18

MOUTIER

HÔTEL OASIS

Chambres et restauration de 1^{re} classe
Salles pour banquets de 30 à 120 personnes

Famille
Tony Loetscher
032 93 41 61

MOUTIER

HÔTEL SUISSE

Rénové - Grandes salles

Famille M.
Brioschi-Bassi
032 93 10 37

1821

LA NEUVEVILLE	HOSTELLERIE J.-J.-ROUSSEAU Relais gastronomique au bord du lac Mariages - Salles pour banquets	Jean Marty 038 51 36 51
PLAGNE	HÔTEL DU CERF Cuisine soignée - Confort	Mme N. Gros- jean-Fischer 032 58 17 37
PORRENTRUUY	BUFFET DE LA GARE Le restaurant des gourmets et des gour- mands de tous les pays	R. et M. Romano 066 66 21 35
PORRENTRUUY	HÔTEL TERMINUS Hôtel avec douches - Bains - Lift - Restau- rant français - Bar - Salle de conférence Discothèque	L. Corisello- Schär 066 66 33 71
LES RANGIERS	HÔTEL DES RANGIERS Salles pour banquets - Mariages - Sémi- naires - Chambres tout confort - Cuisine soignée	Famille Chapuis-Koller 066 56 66 51
SAIGNELÉGIER	HÔTEL BELLEVUE Cent lits - Chambres (douche et W.-C.) Sauna - Jardin d'enfants - Locaux aména- gés pour séminaires - Tennis - Prix spé- ciaux en week-end pour skieurs de fond	Hugo Marini 039 51 16 20
SAIGNELÉGIER	HÔTEL DE LA GARE ET DU PARC Salles pour banquets et mariages - Cham- bres tout confort, très tranquilles	M. Jolidon- Geering 039 51 11 21/22
SAINT-IMIER	HÔTEL DES XIII-CANTONS Relais gastronomique du Jura	C. et M. Zandonella 039 41 25 46
TAVANNES	HÔTEL DE LA GARE Salle pour sociétés, banquets et fêtes de famille - Chambres avec eau courante chaude et froide - Salle de bains - Douche	Famille A. Wolf-Béguelin 032 91 23 14
VENDLINCOURT	HÔTEL DU LION-D'OR Chambres confortables - Salles pour ban- quets - Cuisine campagnarde	Huguette et Jean-Marie Heig 066 74 47 02

dérations interrégionales et intrarégionales.

Au niveau interrégional

Il s'agit de relier le Jura aux axes de développement du Plateau suisse et de la France.

Dans ce pays l'autoroute A 36, Mulhouse - Beaune est en construction et il est prévu de mettre en chantier une bretelle de raccordement à la frontière suisse. Le prolongement de cet axe de communication sur territoire suisse pourrait être à l'origine d'effets favorables pour l'économie suisse en général, et jurassienne en particulier, d'autant plus que cette route joindrait le port de Bourogne sur le canal du Rhône et du Rhin qui sera mis prochainement à grand gabarit.

Du côté du Plateau suisse, des voies de liaison doivent être établies avec le réseau autoroutier, d'une part vers Bienne et d'autre part vers Oensingen et Bâle.

Au niveau intrarégional

Le Jura est nettement tributaire des villes périphériques importantes dans plusieurs domaines. Quelques localités jurassiennes disposent toutefois de services centraux complémentaires. Des communications adéquates entre ces

centres régionaux pourraient être de nature à combler, dans une certaine mesure, l'absence de pôles de croissance.

D'autre part, les mouvements de main-d'œuvre sont relativement bien marqués dans le Jura et particulièrement en direction des pôles périphériques qui offrent un éventail d'emplois plus large. En 1970, dans les 7 districts jurassiens, on comptait quelque 17 500 personnes travaillant dans une localité autre que celle de leur domicile, ce qui représentait 26,3 % de la population active jurassienne. De plus, près de 1500 personnes domiciliées à l'extérieur du Jura venaient exercer chaque jour leur activité dans les districts jurassiens. A ces chiffres, il s'agit en outre d'ajouter le contingent de travailleurs frontaliers, de l'ordre de 1500 personnes. Ce sont donc plus de 20 000 travailleurs qui se déplacent chaque jour dans le Jura en dehors de leur lieu de domicile.

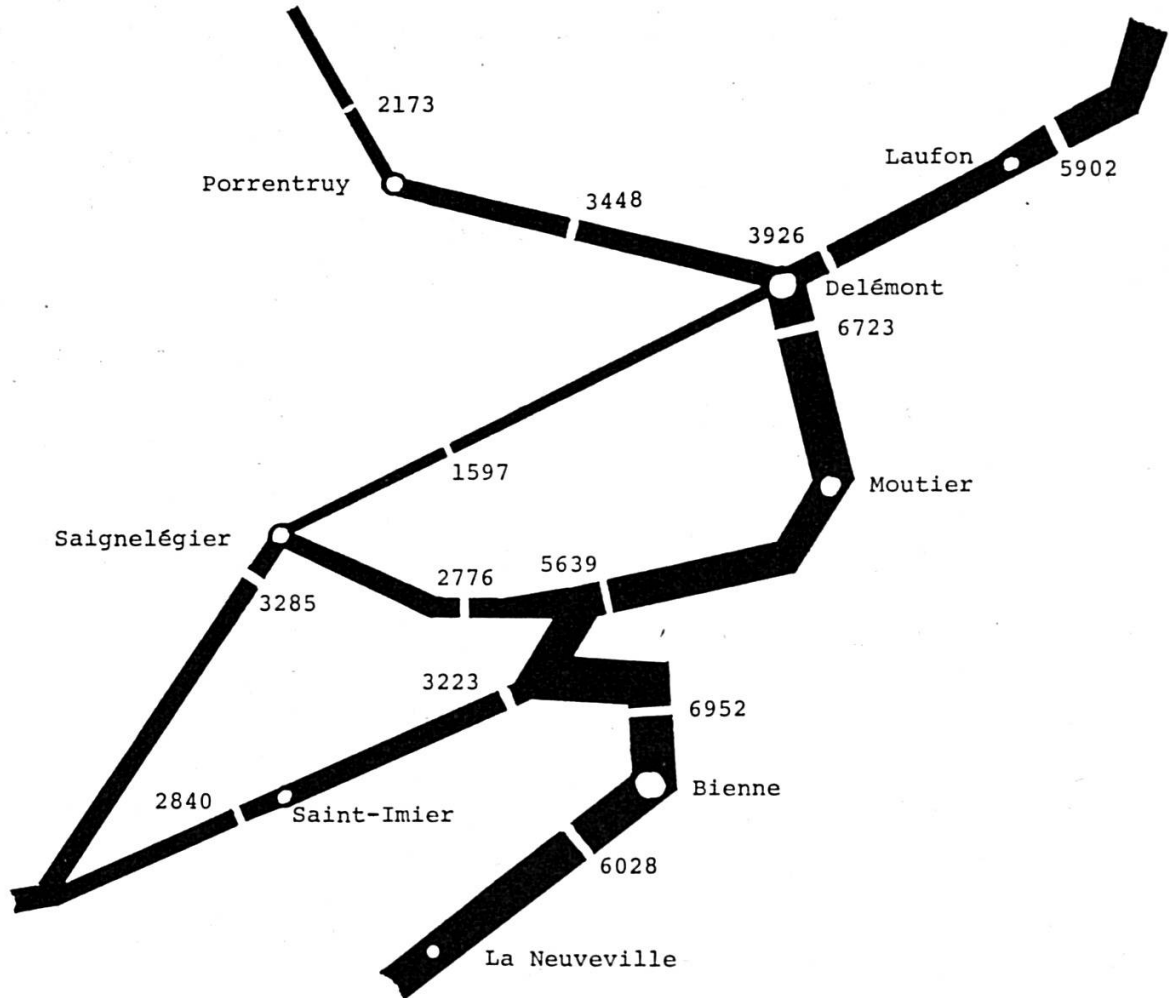
On peut estimer à un tiers environ ceux qui utilisent les transports publics. Plusieurs grandes entreprises jurassiennes et des pôles périphériques possèdent d'ailleurs leur propre système de transport de personnel faute d'un aménagement adéquat des horaires des transports publics.

4. Annexes

- Recensement fédéral de la circulation routière 1975.
- Charge remorquée par tronçon de ligne en 1975.

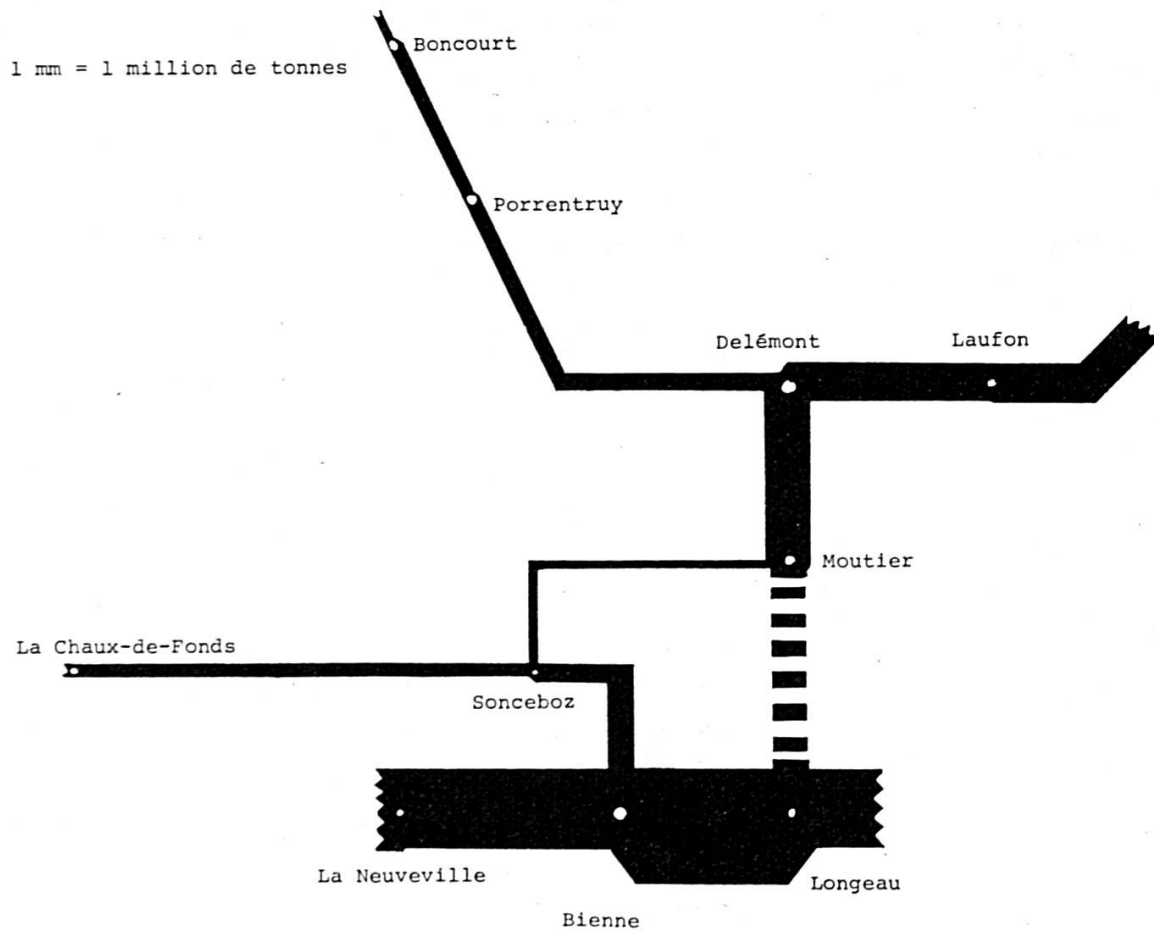
Recensement fédéral de la circulation routière 1975

Moyenne journalière de la circulation automobile des 15 jours de recensement



Source : Service fédéral des routes et des digues, Berne.

Charge remorquée par tronçon de ligne en 1975 (tous les trains)



Source : Annuaire statistique des CFF 1975, tableau 3.12.