

# Transports et régions

Autor(en): **Denis, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Actes de la Société jurassienne d'émulation**

Band (Jahr): **76 (1973)**

PDF erstellt am: **11.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-684685>

## **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.

# I. Exposés

## TRANSPORTS ET RÉGIONS

*par André Denis*

Cet exposé, consacré aux relations entre les transports et la réalité régionale, s'articule en trois phases : tout d'abord une analyse sommaire de l'évolution de la répartition régionale de la population, puis une approche des contraintes des transports dans le Jura, enfin quelques considérations prospectives, faute d'une expression meilleure. L'accent sera mis résolument sur l'aspect actuel du problème des transports dans le Jura plutôt que sur ses perspectives historiques, mais cela c'est un risque que le Cercle d'études historiques de l'Emulation doit assumer, puisqu'il a confié à un professeur de géographie le premier exposé du colloque de 1973.

\* \* \*

L'examen d'une carte des densités humaines en Europe occidentale amène à deux constatations :

— La population se rassemble le long de couloirs d'activités, bien desservis en moyens de transport. Ces couloirs sont des vallées (axe rhénan, Basse-Seine, sillon rhodanien...), des couloirs naturels (Plateau suisse, littoral méditerranéen, bande de loess de l'Allemagne moyenne...) et ils constituent progressivement un réseau urbain continu, une véritable Europe.

— Entre les mailles de ce réseau urbain, des régions entières sont faiblement peuplées, et même voient leur densité humaine décliner, à cause de la disparition des activités traditionnelles (repli de l'agriculture sur les régions les plus favorisées) et du départ des jeunes vers les villes. Ces régions sont devenues les réservoirs bientôt taris de main-d'œuvre qui alimentent les besoins croissants des couloirs urbains.

En fait, tout se passe maintenant comme si existaient deux seuils de densité humaine :

— Un seuil minimum, au-dessous duquel le maintien d'un réseau de transport efficace (qualité, fréquence, densité...) devient un fardeau financier intolérable pour la collectivité. Il en est de même pour les autres services publics : la santé, l'enseignement... Il s'agit d'un véritable

seuil d'anémie et dès qu'il est atteint (dans certaines parties du Massif central français par exemple), toutes les raisons sont réunies de fuir une telle région.

— Un seuil maximum, au-delà duquel c'est la congestion, peut-être déjà dépassé dans certaines régions urbaines. Le bruit, les pollutions, l'entassement, les déplacements quotidiens entre un lieu de travail et un domicile de plus en plus éloignés l'un de l'autre, deviennent intolérables. Mais l'abondance des offres d'emplois, la fascination de la ville font que de nouveaux habitants ne cessent d'affluer dans ces régions.

La carte des transports est à la fois la cause et la conséquence de cette évolution : en effet l'investissement en matière de transports est très généralement réalisé là où la nécessité est la plus urgente, c'est-à-dire dans les régions urbaines. Cette concentration géographique des investissements entraîne une accélération du processus d'entassement des hommes et des activités, tout en ne résolvant aucun problème, car un nouvel équipement, routier par exemple, en région urbaine est saturé dès son achèvement. En revanche, la qualité des transports se dégrade dans les régions à population déclinante qui ne tardent pas à frôler dangereusement le seuil d'anémie.

Cette évolution est acceptée et consacrée la plupart du temps par l'autorité et l'opinion publique :

— Il y a une nécessité politique de satisfaire les besoins des régions les plus peuplées, où résident le plus grand nombre de citoyens.

— Il faut, en période d'inflation, accorder la priorité aux investissements dits « rentables » à court terme. Il convient aussi d'arriver à la « vérité » des prix pour les services publics, ce qui peut conduire à des tentations redoutables : par exemple, celle de renoncer à la péréquation des tarifs des transports publics et d'attribuer à chaque tronçon de ligne un coefficient tel que l'usager acquitte le prix réel du transport ; une telle disposition incite les entreprises à s'implanter le long des axes bien desservis où le coût marginal du transport est faible et donc le coefficient peu élevé.

— Les nombreux instituts d'aménagement, trop souvent, extrapolent les tendances actuelles et créent un sentiment de fatalité. Ainsi, l'O. R. L. (institut de l'École polytechnique de Zurich pour l'aménagement local, régional et national) dans une publication récente (*Vademecum de l'aménagement* 1972/73) prévoit pour l'Ajoie une régression de 2 % de sa population entre 1970 et 2000. Pourquoi un industriel viendrait-il s'installer dans une région aussi peu tentante, où il craindra des difficultés de recrutement de son personnel ? Dès lors, tant pis pour l'Ajoie, les Ajoulots partiront et la prédiction de l'O. R. L. se réalisera !

— L'opinion publique se résigne souvent et même, sous l'impulsion de propagandistes quelquefois candides et au nom de la protection de l'environnement, elle conteste parfois la mise en place de nouveaux

équipements et de nouvelles activités capables de retenir sur place une main-d'œuvre qui, sinon, sera condamnée à la fascination de la grande ville.

Le stade final et caricatural de cette évolution — il convient peut-être ici de prendre un exemple lointain — serait une Bretagne vide du lundi au vendredi soir et envahie, chaque fin de semaine, par des Parisiens excités à l'idée de se déguiser en Bretons ! Tout ceci créerait des mouvements pendulaires hebdomadaires à longue et moyenne distance, nouveau thème d'études pour des géographes ravis, tandis que les responsables des transports se lamentent devant cette nouvelle « pointe » encore plus coûteuse pour la collectivité que les désormais quotidiens embouteillages urbains.

\* \* \*

Comment, dans cette sombre évolution, s'inscrit le Jura ?

La carte montre, tout d'abord, une périphérie urbaine dont chaque point fort sera une tentation centrifuge pour le Jura :

— au Nord-Ouest, une « nébuleuse » urbaine de plus de 240.000 habitants, qui s'étale de Belfort à Audincourt, Montbéliard et Sochaux. Cette nébuleuse se situe elle-même sur l'axe Nord-Sud de la C. E. E. particulièrement riche en moyens de communications :

— une voie ferrée électrifiée en 25 KV alternatif, bientôt parcourue par des turbotrans Lyonnais-Strasbourg ;

— une autoroute (A 36) en cours de construction, première grande autoroute française ne passant pas par Paris et reliant l'autoroute A 6 Paris-Lyon au réseau allemand d'autoroutes (Hafraba) ;

— un double oléoduc acheminant le pétrole brut de Fos et Lavera aux raffineries de Strasbourg et de Karlsruhe ;

— un faisceau de lignes électriques à très haute tension (380 KV) reliant les centrales rhénanes, bientôt nucléaires, à la région Rhône-Alpes ;

— un canal, pour l'instant vétuste, que l'on projette de transformer en une voie d'eau à grand gabarit qui admettra les automoteurs de 1350 T et les convois poussés plus lourds encore.

— Au Sud-Est, la rue urbaine qui s'étire au pied de la chaîne du Jura. Un point fort de cette rue est la région de Bienne qui, avec ses quelque 80.000 habitants, exerce une très forte attraction sur la partie sud du Jura. Cette région connaît un très fort taux d'accroissement : le district de Nidau, par exemple, a vu sa population augmenter de 44,1 % entre 1960 et 1970.

— Au Nord, la « Regio Basiliensis », de près d'un million d'habitants, qui s'ordonne autour des deux pôles très dynamiques de Bâle et de Mulhouse.

— Au Sud, le complexe La Chaux-de-Fonds - Le Locle, qui rassemble plus de 60.000 habitants. C'est une région un peu inquiète qui, par des initiatives telles que Centre-Jura, essaie de conforter son avenir.

Quant au Jura proprement dit, son paysage n'est guère propice aux transports :

— Le relief est très cloisonné : de longues vallées synclinales d'orientation SO-NE, séparées par des monts ou des plateaux et reliées par des passages étroits, les gorges, où se faufilent cours d'eau, routes et voies ferrées. Ce ne sont pas tant les altitudes, relativement modestes, qui s'opposent aux déplacements que la continuité des lignes de relief et la rareté des points de passage. Il faut, si l'on veut vaincre ce relief, des investissements importants, le percement de tunnels par exemple.

— Le climat aggrave encore, par sa rigueur hivernale, les obstacles dus au relief : un climat rude, marqué par l'altitude et l'exposition à l'ouest, face aux masses d'air d'origine maritime, 135 à 190 jours de précipitations par an, beaucoup de neige en hiver.

L'étude de la démographie jurassienne révèle aussi nombre de points décevants :

— Une densité humaine plutôt faible (140.000 habitants sur 1470 kilomètres carrés, soit 95 habitants par kilomètre carré) qui, comparée à celle de la Suisse (152 hab./km<sup>2</sup>), ne peut justifier un réseau très dense de transports et n'attire pas les investissements en matière de transports, accaparés par les régions urbaines congestionnées.

— Aucun centre urbain important : la seule ville, au sens statistique du terme, est Delémont avec 11.797 habitants lors du recensement de 1970. Seuls Delémont, Moutier, Porrentruy et Saint-Imier dépassent 5000 habitants.

— Un accroissement faible de la population résidente : en 1850, le Jura abritait 78.293 habitants, en 1970, 139.909. Si l'on affecte l'indice 100 à 1850, le Jura est à l'indice 179 en 1970, tandis que l'ensemble de la Suisse atteint l'indice 262. Entre les deux derniers recensements (1960 et 1970), alors que la population suisse s'accroît de 15,5 %, seul le district de Laufon, proche de Bâle, dépasse cette moyenne avec 16,1 %. Tous les autres districts sont en dessous : Courtelary 3,5 %, Delémont 14,7 %, Moutier 7,1 %, La Neuveville 14,1 %, Porrentruy 1,9 %. Les Franches-Montagnes ont même une population en recul de -4,9 %. Sur 145 communes, 73 ont une population en déclin, parfois très prononcé (Goumois -33,5 %, Le Peuchapatte -39 %).

— Un bilan migratoire catastrophique, comme le montre le tableau ci-après, qui prouve que le départ des Jurassiens est responsable du faible accroissement décelé plus haut.



*Evolution de la population des districts jurassiens entre 1960 et 1970*

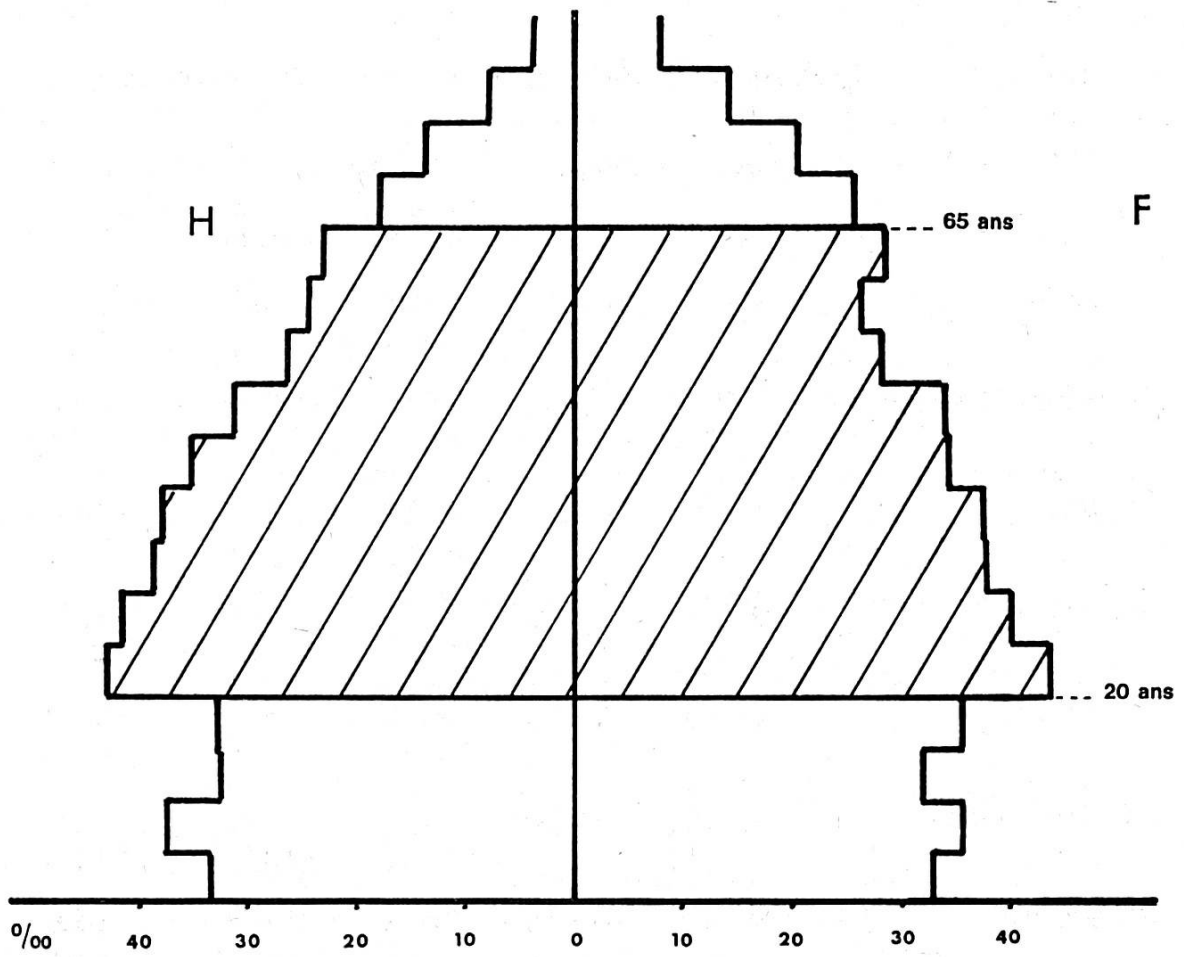
	Population résidente		Accroissement de 1960 à 1970		
	1960	1970	Excédent naturel	Bilan migratoire	Total
Courtelay	25 536	26 442	1767 6,9 %	— 861 — 3,4 %	906 3,5 %
Franches-Montagnes	8 727	8 303	682 7,8 %	— 1106 — 12,7 %	— 424 — 4,9 %
Laufon	12 089	14 033	1750 14,5 %	194 1,6 %	1944 16,1 %
Moutier	29 786	31 909	2909 9,8 %	— 786 — 2,6 %	2123 7,1 %
Delémont	24 019	27 549	2982 12,4 %	548 2,3 %	3530 14,7 %
La Neuveville	5 045	5 756	4 0,1 %	707 14 %	711 14,1 %
Porrentruy	25 651	26 135	1875 7,3 %	— 1391 — 5,4 %	484 1,9 %

Ces pourcentages sont calculés à partir de la population de 1960.

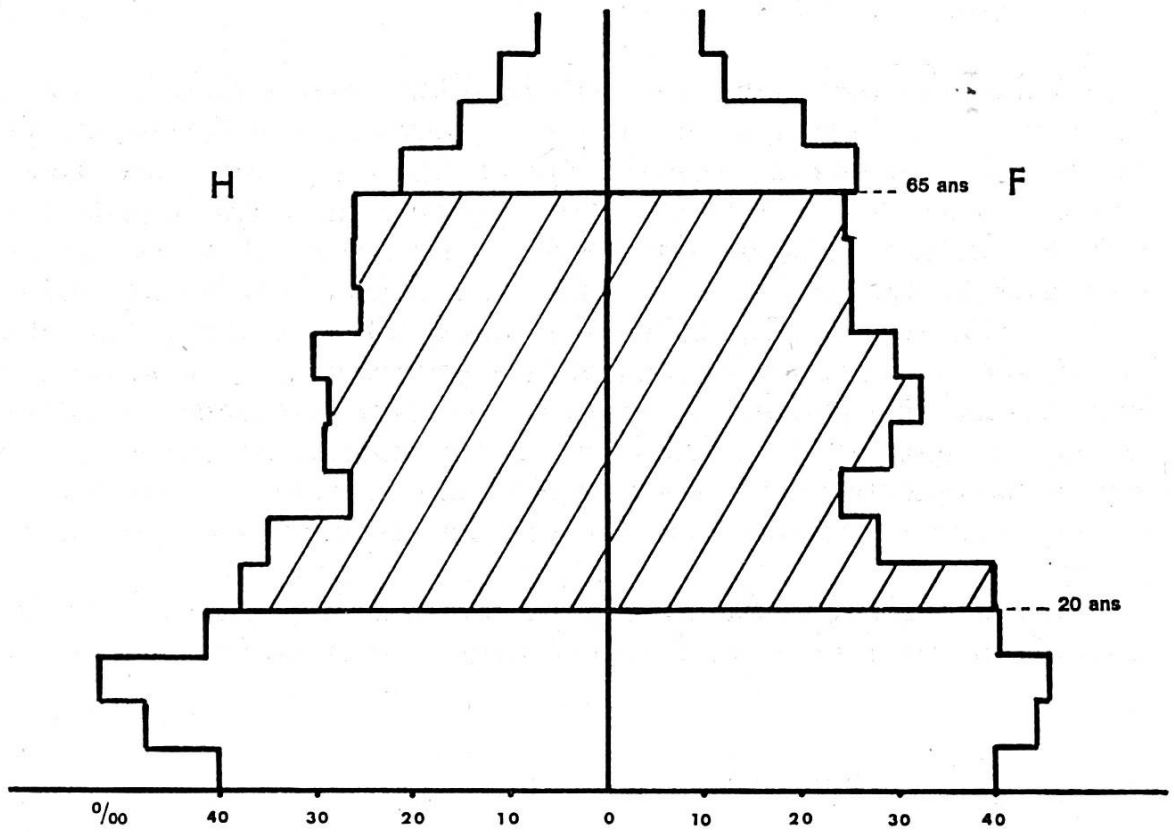
Cette migration prend, aux Franches-Montagnes et dans le district de Porrentruy par exemple, une ampleur redoutable pour l'avenir même de ces régions. Pour l'ensemble du Jura, le déficit migratoire entre 1960 et 1970 est de 2965 personnes, ce qui représente sans doute bien davantage de Jurassiens d'origine dont le départ est masqué dans les statistiques actuelles par l'arrivée des travailleurs étrangers et de leurs familles.

— Une structure par âges qui se déséquilibre : en effet, l'âge du départ loin du Jura coïncide souvent avec l'entrée dans la vie active. La juxtaposition des pyramides des âges des Franches-Montagnes et de Bienne est éloquente à cet égard : sur le haut plateau, un déficit important de la population active entre 20 et 65 ans, en ville, un « excédent » de cette même population active, tandis que les jeunes sont peu nombreux.

Les activités économiques dans le Jura montrent aussi un certain déséquilibre peu propice au développement des transports.



Pyramide des âges de Bienne (1970)



Pyramide des âges des Franches-Montagnes (1970)

*Répartition en % de la population active  
des districts jurassiens selon les secteurs d'activité en 1970*

	I	II	III
Suisse	8	48	44
Courtelary	8	71	21
Delémont	8	62	30
Franches-Montagnes	20	58	22
Laufon	5	69	26
Moutier	7	72	21
La Neuveville	9	55	36
Porrentruy	11	60	29

— Le secteur primaire, l'agriculture, occupe encore une place importante aux Franches-Montagnes ; ailleurs, il est proche de la moyenne helvétique.

— Le secteur secondaire, l'industrie, a un poids très lourd, ce qui pourrait créer une demande de transports importante, mais il s'agit surtout d'une industrie très élaborée, à forte valeur ajoutée qui n'a guère besoin de transports lourds, si l'on excepte quelques entreprises métallurgiques, quelques carrières et cimenteries.

— Le secteur tertiaire, celui des services, est très faible ; or c'est le secteur des relations, celui surtout qui crée un besoin de transports.

Donc, ni la géographie physique, ni la démographie, ni l'économie ne peuvent justifier un réseau de transport important et son absence risque de mettre en péril la réalité historique et humaine qu'est le Jura, exposée aux tentations centrifuges de sa périphérie.

\* \* \*

Alors, et ce sera le troisième temps de cet exposé, que faire ?

En premier lieu, un centre capable de « polariser » le Jura et de compenser l'attraction de sa périphérie semble peu réalisable, pour plusieurs raisons : il n'y a que 140.000 habitants dans le Jura, le relief ne s'y prête guère et le choix d'un centre risque de faire surgir toute une série de rivalités entre des cités d'importance comparable.

Le Jura devrait plutôt être, non pas une région « polarisée », selon le jargon des géographes et aménageurs, mais une région « homogène », où le caractère complémentaire des cités serait accentué. Il conviendrait alors de faciliter, par un réseau de transport efficace, les relations entre les différentes parties du Jura. Mais le trafic interne du Jura risquant de ne pas justifier les investissements nécessaires, il faudrait retrouver l'appoint du transit international qui existait autrefois sur la rocade ferroviaire Delle - Bienne.



A ce propos, en 1973, toute une série de circonstances favorables se présentent :

— Le rapprochement de la Suisse et de la C. E. E., qui ne peut que développer les échanges et estomper le rôle d'écran de la frontière au nord du Jura.

— La construction de l'autoroute française A 36 entre Beaune et Mulhouse. Une route « transjurane » donnerait les relations les plus rapides et les plus courtes entre Paris ou Lyon et les régions les plus industrialisées de Suisse (Zurich, Winterthur) tout en évitant les encombrements de la région bâloise et en donnant au Jura une solide relation nord-sud.

— L'introduction projetée de turbotrans entre Mulhouse et Paris, qui mettront, en 1re et 2e classes, Belfort à moins de 3 heures de la capitale française, contre 3 h. 48 actuellement par le T. E. E. Arbalète. Des correspondances adaptées, maintenues et surtout connues, donneraient, à travers le Jura, d'excellentes relations entre l'Oberland, Berne et Paris.

— La construction, enfin promise, de la voie d'eau à grand gabarit entre le Rhône et le Rhin par le Doubs, qui donnera au Nord du Jura un accès fluvial à la Méditerranée.

— Les excès de la grande ville qui, par réaction de nombreuses fractions de l'opinion, vont redonner leur chance aux petits centres comme les villes jurassiennes.

Tous ces atouts, le Jura doit les saisir, sinon ce qui n'est aujourd'hui qu'un retard régional risque d'être l'amorce d'un sous-développement définitif. Le Jura est dans une des régions charnières de l'Europe, cela lui a nui, mais l'histoire, avec l'unification européenne, peut le situer à nouveau sur les grands courants de trafic internationaux. Cela permettrait d'implanter et de développer des activités qu'il faudrait bien sûr choisir, qui arrêteraient la perte de substance qu'est le départ de nombreux Jurassiens.

#### *Bibliographie :*

Atlas national suisse.

Evolution de la population, 1960-1970 (Bureau fédéral de statistique, Berne, 1971).

Recensement fédéral de la population 1970. Vol. 1 : Population résidente des communes, 1850-1970. Vol. 2 : Communes. (Statistiques de la Suisse, 467e et 476e fascicules).

Annuaire statistique suisse 1972.