Zeitschrift: Jahrbuch der Geographischen Gesellschaft Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: 55 (1983)

Artikel: La desserte ferroviaire du Canton du Jura ou la géographie confrontée à la politique des transports

Autor: Denis, André

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-960280

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

La desserte ferroviaire du Canton du Jura ou la géographie confrontée à la politique des transports

André Denis*

L'étude des transports est un des grands chapitres de la géographie économique. Il semblerait que dans le domaine précis de l'insertion d'axes de communication dans le paysage, aussi bien morphologique que humain, le discours du géographe soit, à priori, particulièrement pertinent. Or, la décision est presque toujours abandonnée par le pouvoir politique aux technocrates, pour qui le critère de rentabilité est devenu prépondérant, au détriment souvent de la qualité de la desserte d'une région, au détriment aussi parfois de la logique... Il en résulte presque toujours la juxtaposition de moyens de transports dans quelques couloirs «privilégiés» tandis qu'entre ces «corridors», tout un tissu interstitiel dépérit peu à peu: les symptômes les plus évidents en sont la diminution de la population résidente, une plus grande sensibilité aux récessions économiques et une lente dégradation des services publics. Et parmi les services publics, les transports sont particulièrement vulnérables puisque une densité humaine décroissante ne peut bientôt plus leur assurer une clientèle suffisante et les fait entrer dans l'enfer des déficits chroniques.

Les quelques paragraphes suivants se proposent d'approcher, à travers l'exemple du Canton du Jura, les problèmes auxquels est confrontée une région de faible densité humaine, de surcroît entourée par une ceinture de zones urbaines.

Les contraintes naturelles et la structure du réseau

Ces contraintes ressortent du relief jurassien et, dans une moindre mesure, du climat. La carte montre trois régions bien caractérisées par leur relief qui va, chaque fois, déterminer la structure du réseau des transports publics.

1 – La vallée de Delémont, large vallée synclinale, est desservie relativement facilement par la ligne longitudinale Porrentruy–Delémont et quelques lignes d'autobus de rabattement sur les gares des CFF. Les relations avec l'extérieur s'articulent autour de deux noeuds: Delémont, carrefour sur la ligne Bâle–Bienne et point de convergence de plusieurs lignes d'autobus, Glovelier, point de contact entre la ligne des CFF Delle–Porrentruy–Delémont et les lignes routières et ferroviaires des CJ (Chemins de fer du Jura).
2 – L'Ajoie, avancée helvétique dans la Trouée de Belfort, présente un cas simple: tout le réseau des transports publics (trains de la ligne CJ Porrentruy–Bonfol et cars postaux)

* André Denis, Lecteur de géographie économique à l'Université de Berne et président de la commission des transports du Canton du Jura. Ermitage 42, 2900 Porrentruy

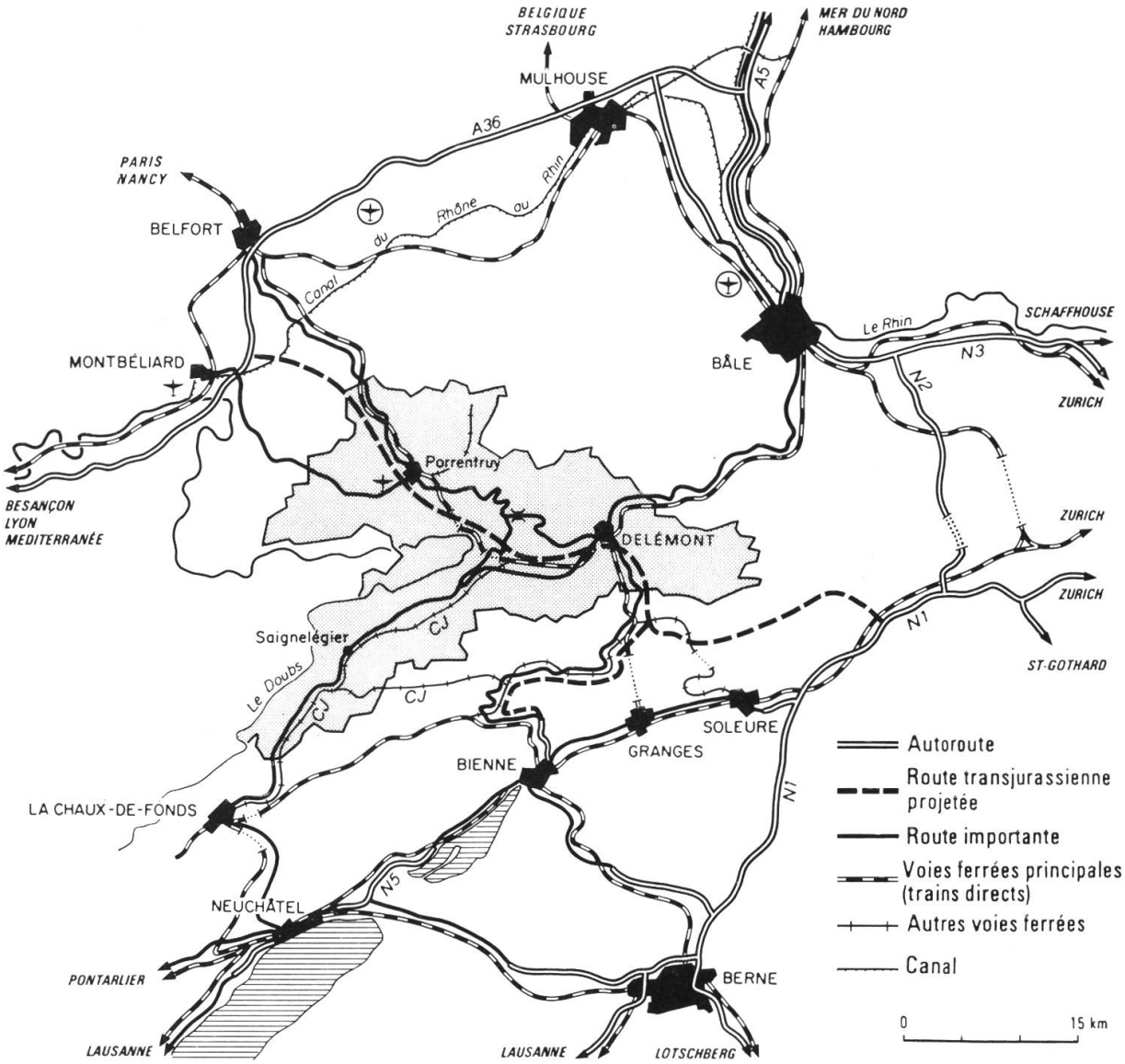

Figure 1: Le Canton du Jura dans le réseau des communications au Nord-Ouest de la Suisse.

converge à Porrentruy, sur la ligne CFF Delle–Delémont. Quant à la longue frontière avec la France, les transports publics ne la franchissent, et encore fort modestement, qu'à Boncourt–Delle.

3 – La situation des Franches-Montagnes est plus complexe: il s'agit d'un haut plateau limité au Nord-Ouest par la profonde vallée du Doubs, que ne franchit aucune ligne de transports publics. La desserte des Franches-Montagnes est essentiellement assurée par les Chemins de fer du Jura (CJ) qui exploitent un réseau à voie étroite (deux lignes: Glovelier–Saignelégier–Le Noirmont–La Chaux-de-Fonds et Tavannes–Le Noirmont) et quelques lignes d'autobus. Le réseau des Franches-Montagnes souffre de la multiplicité des points d'accès (Glovelier, La Chaux-de-Fonds et Tavannes pour le rail, Goumois, St. Imier, Tramelan, Bellelay pour la route).

Une telle situation disperse le trafic. D'autre part, les CJ sont contraints, pour desservir certains villages, d'exploiter par route une relation parallèle au rail entre Saignelégier et Glovelier.

Les contraintes humaines

Sans conteste, l'élément le plus contraignant est la faible population et son corollaire, la faible densité humaine:

	population (1980)	densité (hab./km²)
Jura	64 986	78
Delémont (district)	31 775	106
Franches-Montagnes	8 827	41
Porrentruy (district)	24 384	77

Le Canton du Jura n'a pas (c'est heureux avec une population modeste et dispersée) de centre polarisateur déterminant, cela d'ailleurs fut voulu par les auteurs de la Constitution jurassienne qui ont organisé la décentralisation des fonctions dont l'Etat a la maîtrise (Parlement, Gouvernement et administration à Delémont, Justice et écoles supérieures à Porrentruy, assurance immobilière à Saignelégier, bureau des impôts des personnes morales aux Breuleux, arsenal cantonal à Alle ...).

Mais cette décentralisation, combinée avec les activités professionnelles des Jurassiens, multiplie les déplacements de type urbain (domicile-travail et domicile-école...) sur des distances relativement longues (par exemple Porrentruy–Delémont 28 kilomètres) pour des effectifs souvent faibles. En fait, le Canton du Jura est une sorte de «ville de faible densité» qui offre certes un cadre de vie agréable mais devient un casse-tête pour les responsables des transports publics.

La conclusion est aisée: la faible densité implique la faible fréquentation des transports publics, sur des distances importantes et dans un relief difficile. Dès lors la menace se précise: un déficit chronique du trafic régional et le risque de remise en cause de certaines infrastructures (par exemple, la variante I de la CGST – conception globale suisse des transports – supprimait l'ensemble du réseau ferré des CJ).

Pourtant, un simple regard sur une carte de géographie montre, tout autour du Canton du Jura, une ceinture de régions urbaines (Bâle, Bienne, La Chaux-de-Fonds, Belfort, Montbéliard...) susceptibles de fournir aux transports jurassiens un appoint appréciable de trafic, à condition que les axes de communication ne contournent pas le Canton du Jura, mais le traversent.

La défense du réseau

Il faut donc maintenir l'infrastructure existante, la développer le cas échéant et, surtout, garder le trafic de transit, tant voyageurs que marchandises, étant entendu qu'une ligne utilisée sera entretenue sinon modernisée.

La carte de géographie, là encore, indique les trafics actuels, qu'il faut défendre et les trafics possibles, qu'il faudra tenter de conquérir:

1 – La relation Bâle–Delémont–Bienne–Lausanne est essentielle. Improprement appelée «ligne du pied du Jura», elle assure à partir de Delémont vers le Nord les liaisons avec Bâle, Zurich et l'Allemagne et vers le Sud les liaisons avec Berne et les grandes cités de Suisse romande. C'est pourquoi le Canton du Jura est très vigilant quant à la

Migrations pendulaires et personnes actives travaillant dans les communes jurassiennes, selon le secteur d'activité économique, en 1980

Districts	Actifs domicilés dans la commune			Actifs venant d'une autre commune	Actifs travaillant dans la commune (Emplois offerts par la commune)						
	Total	Dont travaillant			Total	Secteurs de l'activité économique					
		Dans la commune	Hors de la commune			Nombres absolus			Pour-cent du total		
						1	2	3	1	2	3
République et Canton du Jura	29537	19703	9834	8440	28143	3166	13993	10984	11.2	49.7	39.0
District de Delémont	14655	9314	5341	4656	13970	1113	6912	5945	8.0	49.5	42.6
District des Franches-Montagnes	4139	3067	1072	669	3736	829	1761	1146	22.2	47.1	30.7
District de Porrentruy	10743	7322	3421	3115	10437	1224	5320	3893	11.7	51.0	37.3

Source: Annuaire des statistiques jurassiennes ADIJ 1984

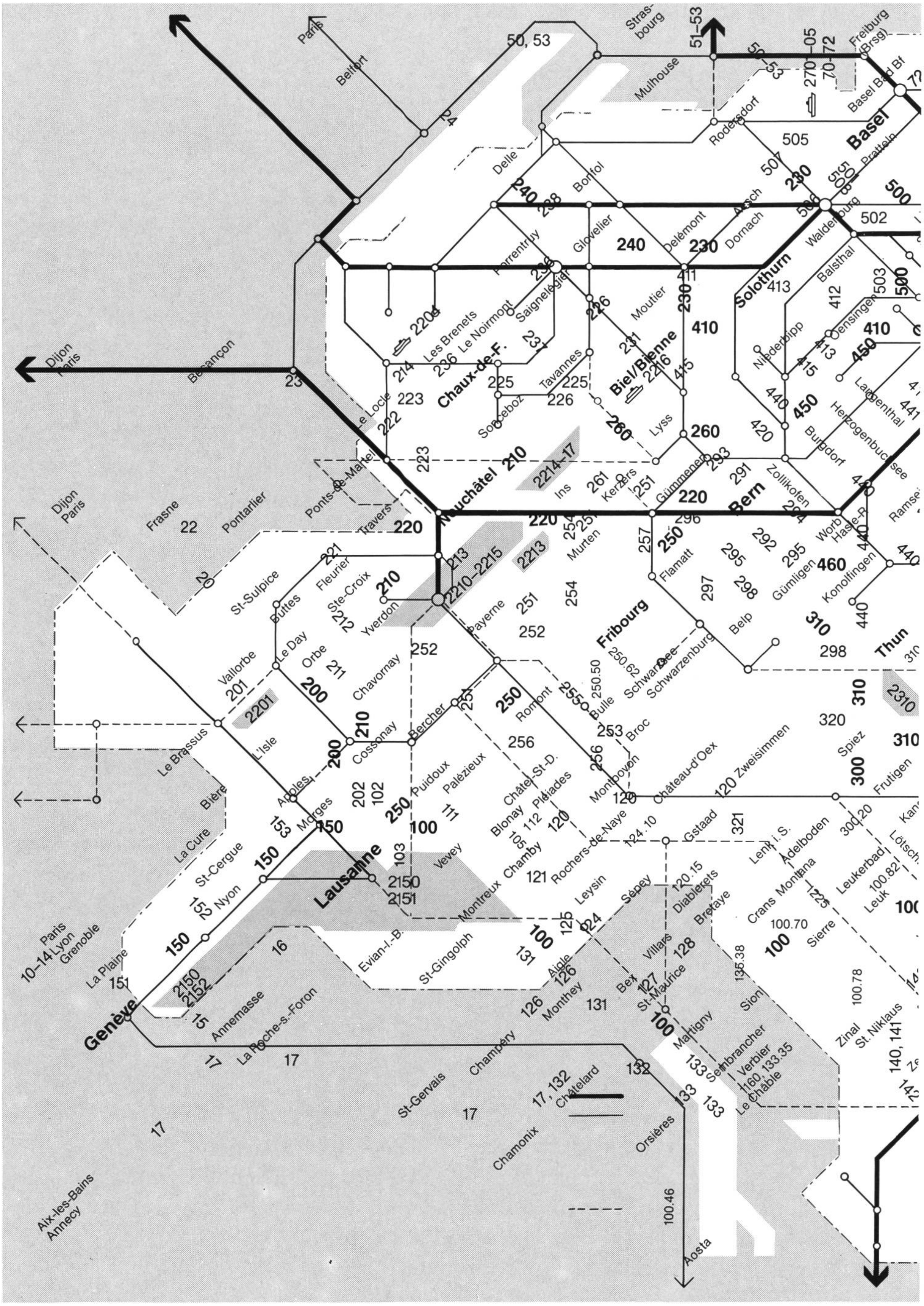

Figure 2: Un exemple de «cartographie» moderne (Indicateur officiel des CFF)

qualité de la desserte sur cet axe et qu'il demande que des investissements importants (doublement de certains tronçons) soient réalisés dans le cadre du récent projet «Chemins de fer 2000».

2 - La relation (Paris)-Belfort-Delle-Delémont-(Bienne), prestigieuse jusqu'en 1918, lorsqu'elle était le principal accès au réseau suisse et surtout à la ligne du BLS depuis les ports de la Manche, la Belgique et la région parisienne, a connu un lent déclin. Si le trafic des marchandises reste important (céréales - 180 000 tonnes en 1985 -, ferrailles et automobiles Peugeot pour l'Italie, voitures Renault et produits divers pour la Suisse par le réseau EBT...), le trafic des voyageurs est devenu très faible et la récente mise en service des TGV entre Lausanne et Paris a encore accentué le repli en orientant le trafic issu de Berne et de Bienne vers le passage des Verrières.

Les autorités du Territoire de Belfort et du Canton du Jura veulent conserver cette ligne, achever son électrification entre Delle et Belfort et organiser une desserte moderne entre Belfort, noeud ferroviaire très important sur les lignes Paris-Bâle et Strasbourg-Lyon et Delémont, sur l'axe Bâle-Bienne-Lausanne. Il s'agit aussi de promouvoir le trafic de transit des marchandises entre la France et l'Italie, il y aurait là une élégante et peu onéreuse façon de soulager le tronçon Bâle-Olten-Berne d'une partie du trafic destiné au BLS. C'est tout un axe quelque peu oublié par l'Histoire, de Delle à Domodossola, qu'il convient de recréer.

3 - Enfin, maintenir le trafic de transit actuel n'est pas suffisant, il importe aussi d'en susciter de nouveaux. C'est le but du projet de prolongement de la ligne des CJ La Chaux-de-Fonds-Glovelier jusqu'à Delémont, en profitant des prochains travaux de construction de la route transjurane (N 16). Le nouveau tronçon ferroviaire (13 kilomètres) permettrait une liaison rapide et confortable entre la région de La Chaux-de-Fonds et la région de Bâle par le jeu des correspondances avec les trains directs de la relation Bâle-Bienne. L'avenir du réseau des CJ, handicapé par la faible densité humaine des Franches-Montagnes, serait conforté par l'appoint d'un trafic qui actuellement passe par Bienne ou utilise des moyens de transports privés.

L'enjeu n'est pas mince pour le Canton du Jura, d'autant plus que la régression générale de la natalité ne permet guère d'escompter un accroissement de la population résidente. Il doit donc conserver tous les trafics qui le traversent et relient entre elles les diverses régions du canton, sinon, il sera exposé à l'attraction «centrifuge» des centres urbains périphériques; l'exemple déjà actuel des Francs-Montagnards, attirés par les services offerts par la Chaux-de-Fonds le démontre...

Encore ne faudrait-il pas fausser le jeu, «truquer les cartes» en quelque sorte: parfois le document «géographique» (sinon le géographe) s'y prête! ... Souvent une cartographie-«design» oriente délibérément le choix de l'usager. Un exemple parmi bien d'autres: sur le fragment de carte ci-contre (Fig. 2), extrait de l'indicateur officiel des CFF, la comparaison des itinéraires entre Berne et la frontière française est fort suggestive... que de méandres dissuasifs (et non conformes à la réalité topographique) pour atteindre le point frontière de Boncourt-Delle, au nord du Canton du Jura! Dans un cas comme celui-là, qui a précédé la mise en service des TGV entre Paris et Lausanne, la recherche esthétique dans ce genre de cartographie est-elle innocente?

Et que dire de la dépéréquation des tarifs des transports publics dont la menace se profile à l'horizon? Elle rompra le rapport entre la distance parcourue et le prix du transport en attribuant à chaque tronçon de ligne un coefficient déterminé par le coût mar-

ginal pour l'entreprise. Bonne affaire pour les régions à forte densité humaine, où les tarifs des transports publics baisseront et seront plus attractifs, mais grand risque pour les régions à faible densité humaine où les transports publics seront de plus en plus chers et, par conséquent, de moins en moins fréquentés.

Le divorce total sera-t-il bientôt consommé entre la carte topographique et les cartes économiques où s'inscrivent les courants de trafic? Quel devra, alors, être le discours du géographe?