

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: 49 (1978)

Heft: 7: Les communications transjuranes

Artikel: Première journée, samedi 12 novembre 1977 : communications et développement

Autor: Arnould, A. / Jacobi, S. / Veuve, L.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824904>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 05.05.2025

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

Première journée, samedi 12 novembre 1977

Communications et développement

Les transports privés

par A. Arnauld, directeur de l'ACS

Je pars de l'idée qu'il ne m'appartient pas de parler de la concurrence entre les transports individuels et les transports publics, ni de prendre position dans la controverse qui se manifeste sous les formes les plus diverses, mais que ma tâche consiste à présenter les transports privés d'une façon générale. Je m'efforcerai de vous familiariser aussi objectivement que possible avec l'essence même des transports privés en fournissant les données qui permettront d'évaluer l'importance et la signification des transports privés pour notre population et no-

tre pays, et d'en tirer les conclusions que vous jugerez opportunes.

Tout en voulant éviter, dans le cadre de cet exposé, de prendre position sur la controverse rail/route, quand bien même je suis l'un des représentants et défenseurs des transports privés, je tiens à déclarer officiellement et formellement que, selon moi, les transports privés et les transports publics ne doivent pas être des frères ennemis, mais qu'une complémentarité les lie et les rend tous deux indispensables en Suisse.

Evolution et structure du transport privé

Dans notre pays, les transports publics sur rail et sur route, ainsi que des transports en véhicules à moteur privés, représentent les formes dominantes des transports. Le transport privé (le « self-service ») a connu un développement impressionnant aux cours des trente dernières années. Il y a vingt ans déjà que dans le secteur des transports de personnes, ce trafic individuel a dépassé les transports publics.

Tous les pronostics au sujet de la motorisation ont dû être corrigés continuellement dans leur course ascensionnelle. Lors de la planification du réseau des routes nationales, en 1959, nos autorités ont pris comme base un nombre de 800 000 voitures automobiles pour 1980 ; à la fin septembre de l'année 1976, ce nombre avait cependant déjà dépassé les 2 millions.

Même la crise du pétrole de 1973-1974, comme la récession économique qui s'en est ensuivie, n'ont pu éviter que le nombre des voitures augmente, depuis 1974, de

70 000 unités par année. Le taux d'augmentation général s'est pourtant réduit de 30 % par rapport à 1972.

Sur la base de comptages automatiques du trafic, on peut actuellement constater une certaine stagnation de la fréquentation de nos routes. Seul sur les routes nationales (donc les autoroutes) on constate encore une légère augmentation des fréquentations. Cette évolution est également confirmée par les données statistiques sur la consommation de carburants.

Comment se présentera l'avenir ? Il est difficile, aujourd'hui, de se faire une idée de l'évolution prévisible du nombre de voitures privées. On peut cependant estimer que le nombre des voitures passera d'environ 1,9 million d'unités actuellement en circulation, à environ 2,4 millions en l'an 1985.

Il y a lieu de constater, en outre, que la relation entre le transport individuel et l'environnement, la prise de conscience de l'économie d'énergie, ainsi que le ris-

que d'accidents, ont des répercussions sensibles sur l'utilisation générale des moyens individuels de transport. Cette influence se manifeste dans le sens d'une nette prise de conscience, par l'automobiliste, de sa responsabilité.

Cette tendance est renforcée par les lacunes du trafic individuel : les « bouchons », les émissions de gaz nocifs et le bruit. A la longue, on peut cependant admettre que cette influence n'aura pas d'effet négatif sur le choix du moyen de transport, tant il est vrai que personne ne tient à renoncer à l'utilisation des moyens de transport privé (sans compter que peu d'automobilistes sont en mesure d'y renoncer). La volonté de pouvoir recourir au « self-service » subsistera sans aucun doute. Par conséquent, la politique des transports devra être fonction de la volonté du citoyen, de pouvoir utiliser le véhicule qu'il a délibérément acquis.

Sans doute vous arrive-t-il de vous fâcher lorsque vous êtes gênés par des poids lourds sur votre route. Vous aurez certainement vu les slogans « pour vos marchandises - le rail » et éventuellement aussi les autocollants sur les camions « je roule pour vous ». Comme je vous l'ai promis d'emblée, je ne conteste nullement l'opportunité de ces slogans ; cependant, je me limiterai à vous signaler certains faits :

Le nombre des véhicules utilitaires s'élevait à fin 1976 à quelque 140 000 unités. Deux tiers (soit 95 000 unités) étaient des fourgonnettes d'un poids maximal de 3500 kg., et un tiers (soit 45 000 unités), était des véhicules de la catégorie des

poids lourds. La capacité totale de ces véhicules utilitaires se montait à environ 400 000 tonnes.

Les véhicules d'une capacité de plus de 1000 kg. ont transporté, en l'année 1974, environ 300 millions de tonnes de marchandises, contre environ 46 millions de tonnes par les chemins de fer. La distance moyenne des transports par route atteint environ 21 km., par les chemins de fer environ 155 km. A noter que 40 % des marchandises transportées par chemins de fer ne font que transiter par la Suisse.

Le transport routier de marchandises se compose de 98 % de véhicules immatriculés en Suisse et de 2 % de véhicules étrangers.

Nonante-neuf pour cent des transports par route satisfont aux besoins indigènes et le transport international sur route se limite à 1 %. Pour éviter de vous inonder de chiffres statistiques, je me limiterai à vous signaler que la grande majorité des transports routiers s'effectue sur des distances courtes et que les transports routiers de marchandises de transit sont insignifiants.

J'espère que ces quelques chiffres vous auront donné un aperçu de l'ordre de grandeur des transports privés dans le contexte de l'ensemble des problèmes des transports et de la circulation. (Précisons encore que le réseau routier suisse comporte 62 000 km. de routes nationales, communales et cantonales, et le réseau ferroviaire 5100 km. (CFF et chemins de fer privés.)

Utilité du moyen de transport individuel

Le fait de posséder son propre véhicule confère à l'homme mobilité, indépendance et liberté. Il s'agit là, par conséquent, d'éléments essentiels de l'amélioration de la qualité de la vie à laquelle chacun a droit.

Il n'est guère d'autre invention qui ait jamais trouvé de rapports aussi étroits avec l'homme que l'automobile. Ses avantages sont incontestables : sa mobi-

lité, sa contribution à l'essor économique et social, l'élargissement aussi du sentiment personnel de liberté et l'horizon qu'elle a ouvert à l'homme. L'automobile confère à chaque individu une liberté de mouvement encore jamais connue jusqu'alors dans tous les domaines de la vie privée et communautaire. La motorisation progressive du travailleur a été l'expression tangible du progrès social

dans notre pays. L'importance du véhicule automobile privé se manifeste déjà dans le fait qu'à l'heure actuelle, près de 80 % des transports de personnes sont assurés par des moyens de transports privés. Plus de la moitié des habi-

tants âgés de plus de 15 ans sont en possession d'un permis de conduire un véhicule à moteur. Les trois quarts environ de la population masculine âgée de plus de 15 ans est détentrice d'un permis de conduire.

Lacunes du transport privé

Il ne se passe guère un jour, depuis quelque temps déjà, où l'on ne nous rappelle d'une façon ou d'une autre (par des déclarations personnelles ou celles de représentants des milieux des transports publics, écologistes ou politiques) par le truchement de la presse, la radio et la télévision, les faiblesses des transports privés.

Ces critiques sont évidemment, pour une grande part, la conséquence de la détérioration des comptes d'exploitation de nos entreprises du trafic public, en particulier des CFF. Il est humainement compréhensible qu'au vu des déficits impressionnants et de la misère des finances fédérales, l'on encourage la répression des transports privés au bénéfice d'une plus grande utilisation des transports publics, aux fins d'en améliorer les résultats d'exploitation.

Sans vouloir entrer — je le rappelle — dans une controverse polémique, je pense qu'il faut objectivement faire la part des choses. Il est incontestable que les efforts répressifs des milieux mentionnés contre les transports privés sont dictés par ce souci d'améliorer le rendement des transports publics. On ne peut ignorer non plus que les transports privés, malgré leurs atouts et avantages, ne sont pas exempts d'inconvénients.

La pollution

Vous vous souviendrez de l'initiative « Albatros », repoussée par les citoyens suisses lors des votations du 25 septembre dernier. Cette initiative visait la pollution provoquée par les émissions de gaz nocifs qui — par la force des choses — sont multipliées par le nombre de véhicules à moteur et les kilomètres effectivement parcourus. Nous savons

que, dans certains pays et certaines villes du monde, ces émissions provoquent des nuisances, voire une atteinte à la santé de la population, et que, dès lors, elles constituent une nuisance contre laquelle il s'agit de lutter énergiquement.

Sans vouloir, d'aucune manière, minimiser ce problème, je tiens à relever les faits suivants :

- La technique sous la pression des prescriptions législatives, a réussi à abaisser, au cours des décennies passées, le taux de toxicité des émissions de gaz de telle sorte que, malgré l'augmentation extraordinaire du nombre des véhicules à moteur depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la pollution dans son ensemble est restée quasiment stable.
- D'autre part, les taux de toxicité visés par l'initiative « Albatros » correspondent au programme législatif de nos autorités fédérales, qui prévoit une réduction draconienne des émissions de gaz dans les cinq années à venir.

Le bruit

Le bruit provoqué par les véhicules à moteur — et surtout par les portes claquant de ces véhicules — représente sans conteste une nuisance considérable. Là aussi les chercheurs fournissent des efforts considérables pour réduire ces sources d'ennuis et les autorités législatives contraignent l'industrie à s'atteler sérieusement à cette tâche.

Je pense qu'il faut reconnaître au sujet du bruit qu'il s'agit, déjà aujourd'hui, moins d'une question de technique que d'éducation des usagers des véhicules à moteur. En effet, ce n'est pas tellement

le bruit des moteurs ou celui des portes des voitures utilisées avec égards et respect envers autrui, mais bien les abus constatés qui sont gênants (et je pense là surtout aux motocyclistes).

Frais de l'infrastructure

On cite souvent les frais considérables de l'infrastructure, en particulier les routes, imputables au transport individuel. Dans ce contexte, on préconise le principe de l'utilisateur, à savoir que celui qui utilise les routes doit les payer.

Vous êtes certainement au courant de toutes sortes de propositions appelant au prélèvement de péages sur les autoroutes, de péages pour les tunnels routiers, de l'introduction d'une vignette et d'une imposition générale supplémentaire des transports privés.

Pour mieux pouvoir évaluer l'opportunité d'une imposition supplémentaire du transport privé, il est nécessaire d'examiner la situation actuelle, malheureusement très peu connue, notamment par les automobilistes eux-mêmes qui ignorent dans quelle mesure ils contribuent directement au paiement de la facture routière.

Le système d'imposition des transports privés est effectivement compliqué et c'est la raison pour laquelle je me limiterai à vous en présenter les grandes lignes seulement. Il s'agit, d'une part, de l'imposition cantonale des véhicules à moteur (avec des différences assez sensibles d'un canton à l'autre) qui rapporte aux cantons la somme d'environ 700 millions de francs par année.

Quant à l'imposition des véhicules à moteur par la Confédération, elle s'effectue indirectement par le prélèvement des droits de douane sur les véhicules et les accessoires importés, des droits de douane de base sur les carburants et d'une surtaxe douanière sur les carburants, qui est réservée exclusivement à la contribution des routes nationales.

Pour être précis, je vous signale que, par litre d'essence (normale et super) que vous consommez, vous payer actuelle-

ment en taxes et surtaxes douanières 57,32 centimes !

Si les recettes des cantons s'élèvent à 700 millions de francs par année, celles de la Confédération se montent à 2,5 milliards de francs par année. Le total des recettes annuelles atteint donc 3,2 milliards de francs environ, dont la moitié (en chiffre rond) est réservée obligatoirement à la construction des routes (les routes nationales en particulier). En ce qui concerne les dépenses, je peux vous signaler qu'en 1976 le montant consacré à la construction des routes nationales s'est élevé à 1,14 milliard de francs et que, par conséquent, il reste pour la construction et l'entretien des routes cantonales et communales, ainsi que pour l'alimentation des caisses générales des pouvoirs publics, un montant non négligeable d'environ 2 milliards de francs.

Vous m'accorderez ainsi que le transport privé couvre, à lui seul, les frais de l'infrastructure, c'est-à-dire des routes.

Pour éviter que soient mises en doute mes déclarations, je dois ajouter que le compte routier, introduit depuis quelques années, enregistre un taux de couverture des frais de l'infrastructure des transports privés inférieur à 100 %, et se situe autour de 95 % depuis 1974. Cette sous-couverture est provoquée par une sous-imposition des transports de marchandises (donc des poids lourds), des véhicules à moteur légers et tout particulièrement des cyclomoteurs (qui emploient très peu de carburants et dont les utilisateurs paient, de ce fait, très peu de taxes !). Pour vous rassurer, je préciserai que des projets sont en cours et qu'une imposition supplémentaire des poids lourds sera introduite sous peu.

A noter encore que par l'utilisation obligatoire des recettes de la Confédération et des cantons émanant des transports privés (que l'on appelle communément « l'affectation obligatoire »), la construction et l'entretien des routes nationales en premier lieu, mais également des routes cantonales et communales, ne grèvent pas les budgets et les comptes des pouvoirs publics, étant donné que les

transports privés couvrent eux-mêmes les frais de leur infrastructure.

Gaspillage d'énergie

Il va sans dire qu'une voiture automobile transportant une seule personne ne représente pas l'utilisation la plus rationnelle de l'énergie, et que l'on peut, à juste titre, parler de gaspillage.

Depuis quelques années, et surtout depuis la crise du pétrole de l'année 1974, le monde occidental a pris conscience des limites de l'énergie disponible. Dans ce contexte, il est compréhensible que les transports privés, et en particulier l'automobile, soit devenus la cible rêvée des détracteurs des transports privés.

Aussi vrai que les véhicules à moteur privés sont souvent mal utilisés et que le reproche du gaspillage d'énergie s'en trouve souvent justifié, il faut examiner les propositions dont on parle. Ainsi il peut vous intéresser que les transports privés de personnes n'utilisent que le 15 % des carburants importés.

D'un autre côté, je pense qu'on peut faire confiance aux chercheurs et à l'industrie, qui trouveront moyen de limiter encore plus la consommation d'énergie et qui découvriront surtout de nouvelles sources d'énergie, aujourd'hui encore inconnues, inutilisables ou inexploitées.

Frais sociaux

Enfin, on parle souvent des frais sociaux non couverts par les transports privés et l'on réunit sous ce titre toute une série de données qui ne sont pas chiffrables et dont les principales sont :

Conclusion

J'en arrive à la conclusion : indépendamment de toute considération économique (et le transport privé est à même de bien se défendre dans ce domaine), la possession et l'utilisation des véhicules à moteur confèrent au citoyen une amélioration de la qualité de la vie par sa mobilité, son indépendance et sa liberté. Si, objectivement, cette amélioration de la qualité de la vie n'est pas sans faille et

- l'infrastructure hospitalière nécessitée par les accidents de la route ;
- les frais des assurances maladie, accidents, invalidité imputables aux accidents de la route ;
- l'atteinte à la santé de la population par les nuisances provoquées par la pollution et le bruit ;
- les heures de travail et, par là, la part du produit national brut perdu à la suite des accidents et des maladies.

Les milieux opposés aux transports individuels se sont efforcés de faire des études sur ces frais sociaux pour en arriver à une évaluation. Je pense qu'il est inutile de s'arrêter à des chiffres, étant donné qu'il ne s'agit que d'évaluations ou d'estimations très vagues.

En guise de comparaison, l'on pourrait citer le cas de l'activité sportive. C'est ainsi que l'hiver passé, des médecins ont évalué les frais provoqués par les accidents de ski à 1 milliard de francs par année ! Est-ce que quelqu'un a lancé une initiative pour interdire la pratique du ski afin d'en éliminer les frais ?

A titre de compensation, l'on devrait également relever que des estimations ont été faites sur le « bénéfice » social des transports privés. Sans vouloir non plus citer des chiffres (puisque'il s'agit également d'estimations peu précises), je peux néanmoins certifier que l'on est arrivé à la conclusion que le seul gain de temps rendu possible par l'utilisation du véhicule individuel permet une augmentation du produit national brut dépassant très largement les prétendus « frais sociaux ».

peut être mise en doute (je fais allusion à l'homme esclave de son véhicule, ou l'enfant contraint à la promenade en voiture et qui préférerait de loin faire une promenade à pied, en train ou en bateau, etc.). Ce qui compte en dernière instance, malgré tout, ce sont les appréciations subjectives de chacun ; et les faits prouvent que le Suisse tient à pouvoir disposer librement de son véhicule à moteur.

Les transports publics

par S. Jacobi, chef du service de presse des CFF

Le sujet est introduit par la présentation du film « L'Avenir a pris le Train » d'André Paratte

Le chemin de fer est né il y a 152 ans en Grande-Bretagne lorsque George Stephenson a mis en service la ligne Stockton-Darlington avec sa locomotive « La Fusée ». Dix-neuf ans plus tard, en 1844, la ligne Strasbourg-Bâle fait pénétrer ses trains en Suisse, alors que la première voie ferrée helvétique apparaît en 1847 entre Zurich et Baden. En 1860, on peut se rendre en train de Genève au lac de Constance et à Coire. La première traversée alpine, celle du Saint-Gothard, est ouverte en 1882. A la fin du XIX^e siècle, le réseau ferroviaire helvétique est entièrement entre les mains de compagnies privées. Par décision du peuple en 1898, la Confédération procède au rachat des cinq plus grandes compagnies, notamment celle du Jura-Simplon qui couvrait la Suisse romande, donnant naissance aux CFF en 1902.

A ce moment, la construction du réseau ferroviaire est pratiquement terminée. Les CFF procèdent à l'achèvement du tunnel du Simplon, percent le tunnel du Ricken et celui de base du Hauenstein. Une nouvelle compagnie privée construit la ligne du Lötschberg. Les efforts des CFF portent essentiellement sur l'électrification réalisée de 1920 à 1961 et sur l'augmentation de la capacité par la mise à double voie des lignes principales.

Le réseau CFF d'environ 3000 km. est complété par le réseau des chemins de fer privés, d'environ 2000 km., celui des cars postaux et concessionnaires, les services de navigation et les transports touristiques à câbles. Cette offre globale des transports publics figure dans un seul volume : l'« Indicateur officiel ».

L'exploitation du chemin de fer répond à différentes obligations légales dont l'origine remonte souvent à l'époque déjà lointaine où il jouissait du monopole des transports, c'est-à-dire avant l'avènement de la motorisation routière. Je cite-

rai les quatre obligations essentielles des chemins de fer :

Exploitation obligatoire

Chaque jour, du 1^{er} janvier au 31 décembre, le chemin de fer doit faire circuler sur chaque ligne plusieurs trains, même s'il y a peu de voyageurs ou de marchandises à transporter.

Horaire obligatoire

Nulle part dans un horaire des CFF vous ne trouverez cette mention : « Les trains ne circulent pas en cas de mauvais temps. » Les CFF sont tenus de mettre à l'enquête publique l'horaire des trains de voyageurs, comme ils sont tenus de faire circuler les trains publiés dans cet horaire. Si une ligne est coupée (avalanche, inondation, accident), les communications doivent être assurées par tout autre moyen.

Tarif obligatoire

A conditions égales, tout voyageur et tout expéditeur paient les mêmes taxes. Aucune différence n'est faite entre les diverses régions touchées par les CFF, ni entre les lignes à faible et à fort trafic. Les modifications tarifaires sont en outre soumises à l'approbation des autorités.

Transport obligatoire

On n'a jamais vu sur la porte d'une gare un écriteau disant : « Fermé pour cause de vacances annuelles. » Les CFF doivent être à même de faire face en tout temps et en tout lieu aux exigences du trafic. Ils sont obligés de transporter gens et choses. C'est lors des grandes manifestations populaires que l'on se rend le mieux compte de cette obligation, alors que tous les agents et tout le matériel sont mobilisés.

”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

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

Brugg Centre commercial Carrefour
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

1843

Entreprise générale
Bâtiment
Génie civil
Peinture
Bureau d'architecture
Gérance immobilière



**parietti
et gindrat sa**

PORRENTUAY
BONCOURT
DELÉMONT

1845

NIVAROX S.A.

Manufacture de spiraux



2610 Saint-Imier

1849

En outre, la loi fédérale sur les CFF, du 23 juin 1944, précise que :

- les CFF serviront les intérêts de l'économie et de la défense nationale, ce qui signifie qu'ils doivent desservir toutes les régions du pays, même les plus reculées, et même si ce n'est pas rentable ;
- les CFF doivent être constamment maintenus en bon état d'entretien et s'adapter aux exigences du trafic et aux progrès de la technique, ce qui les oblige à investir des sommes considérables.

Il est vrai que l'application de ces principes a assuré à la Suisse un appareil de transport de valeur qui a grandement favorisé le développement industriel et touristique tout en évitant, dans une certaine mesure, le dépeuplement des régions isolées.

Toutefois, face à la concurrence de plus en plus âpre des autres moyens de transport, qui n'ont pas d'obligations comparables à assumer, la situation financière des CFF s'est progressivement détériorée, et cela malgré tous les efforts déployés pour tendre à appliquer une dernière exigence de la loi : les CFF seront administrés et exploités selon les principes d'une saine économie.

Répartition modale du trafic

L'évolution du trafic depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale se distingue par un net déplacement du rail à la route et, conséquence d'un niveau de vie plus élevé, par un accroissement des voyages d'agrément. De 1950 à 1970, le nombre de véhicules à moteurs, comptés en unités de voitures automobiles, a octuplé. Le même taux de croissance se retrouve dans les transports routiers de marchandises, exprimés en tonnes/kilomètres.

C'est pourquoi, malgré la forte augmentation du trafic ferroviaire en chiffres absolus, la part relative des CFF au marché suisse des transports n'a cessé de diminuer. Alors qu'en 1950, le rail écoulait encore 70 % du trafic marchandises et 50 % du trafic voyageurs suisse,

ces valeurs ont atteint, en 1954, 57 % pour les marchandises et 14 % pour les voyageurs.

Rail et route sont complémentaires, et même en l'absence d'une réglementation sur le partage du trafic, les chiffres démontrent que le chemin de fer reste compétitif pour les transports à longue distance, alors que le camion s'adapte certes un tonnage brut plus élevé, mais sur de faibles distances, donc essentiellement des livraisons.

Au vu des prestations en tonnes/km., il ressort qu'un report sur route des marchandises transportées par chemin de fer aurait pour effet de tripler le trafic des camions.

L'argument majeur du transport routier est d'assurer le « porte à porte ». Mais la plus grande partie du trafic ferroviaire se déroule aussi en « porte à porte », notamment grâce aux embranchements particuliers. En 1974, 75 % des transports les empruntent et près de 40 % des wagons complets se rendent même d'un embranchement à un autre.

Le « porte à porte » est également réalisé par les transports combinés : trucks porteurs, containers et « huckepack » (transport par rail de remorques routières et de camions).

Utilisation du sol

Tous les moyens de transport ont certes besoin de terrain pour leurs installations, et celles-ci occupent aujourd'hui près de 1,5 % de la superficie totale du pays.

Pour assurer un trafic de 12 000 personnes par heure et par direction, une double voie ferroviaire (largeur 10 m.) est suffisante. Une autoroute de capacité comparable devrait comprendre, quant à elle, une largeur d'au moins 60 m., pour autant que chaque automobile contienne 4 voyageurs. Or, chacun sait que la moyenne d'occupation d'une automobile se situe entre 1 1/2 et 2 personnes ; il n'est par conséquent pas exagéré de prétendre qu'une ligne de chemin de fer moderne (deux voies = 10 m. de largeur) comporte une capacité égale à celle d'une autoroute de 12 pistes (= 90 m. de largeur).

Consommation d'énergie

A l'heure actuelle, environ 83 % de l'énergie utilisée en Suisse proviennent de l'étranger (hydrocarbures, bois, charbon). C'est dire là notre grande dépendance de l'étranger, d'où la nécessité de trouver d'autres sources d'énergie (nucléaire, solaire, etc.) afin de ménager l'avenir. Il s'agira, notamment, de diversifier notre approvisionnement.

Rappelons également que 20 % de l'énergie consommée dans notre pays le sont pour les transports. Or, le trafic ferroviaire n'utilise que le vingtième de cette énergie consacrée aux transports, alors qu'il se charge de 57 % du trafic marchandises et de 14 % du trafic voyageurs. En outre, il s'agit d'énergie électrique, indépendante de l'approvisionnement à l'étranger. Le trafic routier (30 % du trafic marchandises et 84 % du trafic voyageurs) consomme plus des trois quarts de cette énergie attribuée aux transports, et cela sous forme de produits pétroliers. D'autre part, il a été reconnu qu'un camion lourd utilise environ huit fois plus d'énergie que le chemin de fer pour transporter une charge équivalente, et qu'en trafic interville, un train direct mû à l'électricité utilise dix fois moins d'énergie par voyageur que l'automobile privée.

La conception globale des transports

L'accroissement des transports auquel nous avons assisté au cours des dernières années a certes eu d'importantes conséquences du point de vue de la protection de l'environnement. La récente détérioration de la situation économique a montré en outre l'importance croissante que jouera désormais le facteur énergétique dans les transports et la charge considérable que représente, pour l'économie nationale, la juxtaposition de différentes voies de transport. Par conséquent, une utilisation de plus en plus rationnelle des différents moyens de transports s'imposera nécessairement à l'avenir.

C'est au vu de ces arguments que le Conseil fédéral a confié, en janvier 1972,

un mandat à une nouvelle « commission fédérale de la conception globale suisse des transports » (CGST), qui doit livrer aux autorités politiques, en 1977, des propositions pour un système de transport susceptible de satisfaire aux besoins de l'économie suisse tout en évitant les investissements injustifiés. Le futur appareil de transport devra en outre ménager autant que possible l'environnement, favoriser l'aménagement du territoire et développer le bien-être général.

Aux CFF, on attend avec impatience les décisions soulevées par le rapport de la CGST, cela d'autant plus qu'après un quart de siècle de prospérité, l'entreprise est entrée dans une phase de déficits accentuée par la récession économique survenue en 1974. Les déficiences structurelles du système suisse des transports, masquées pendant des années par l'expansion de la demande, sont alors apparues brusquement. Cette crise ne touche pas que les chemins de fer, mais l'ensemble du secteur des transports. Malgré les importants efforts entrepris pour atténuer le déséquilibre des comptes, il n'est plus possible avec les données actuelles de redresser de manière décisive la situation financière des CFF.

En effet, la transformation du milieu ambiant et les nouvelles conditions sur le marché des transports rendent nécessaires la révision fondamentale de la structure de l'offre des CFF, en vue d'adapter les prestations qui ne sont que peu ou plus demandées. Il ne s'agit nullement d'affaiblir les chemins de fer, mais de créer, par un assainissement de l'offre, les conditions de nature à permettre aux CFF d'assumer les tâches supplémentaires auxquelles ils se prêtent, dans un système de transport conçu différemment.

Ces tâches découlent, d'une part, des données relevant de l'économie énergétique et de l'aménagement du territoire, de même que des besoins relatifs à une protection améliorée de l'environnement. D'autre part, selon les enquêtes de la CGST, les besoins en mobilité de la

population et le trafic marchandises augmenteront fortement, même si la croissance économique est ralentie. Par l'extension indispensable des capacités du chemin de fer, il convient d'améliorer aussi la qualité (horaires, temps de parcours, délais garantis en trafic marchandises, etc.) et d'augmenter ainsi l'attrait du rail de façon substantielle et de lui assurer sa position sur le marché.

En vue d'une répartition adéquate des tâches entre les études de la CGST et celles des CFF, il convient de laisser le soin à la CGST de définir le futur rôle des chemins de fer. Elle examine cette question en partant des grandes orientations concernant, d'une part, les exigences futures auxquelles devra satisfaire le système des transports, d'autre part, la demande globale et la satisfaction optimale de cette demande par les différents modes de transport.

Pour l'heure, la tâche des CFF consiste en revanche à assainir la structure de leur offre et à la modeler de façon à créer, dans l'entreprise, les préalables financiers et organiques qui doivent lui permettre de faire face à de nouvelles tâches. C'est l'objet du « Rapport 77 » que la direction des CFF a remis dernièrement au Conseil fédéral.

Le « Rapport 77 »

Les études entreprises ont porté sur cinq variantes possibles de l'offre future des CFF et vont du maintien du statu quo au seul maintien des trains directs et des transports par wagons complets, en passant par un élagage progressif de l'offre. Toutes les études et comparaisons sont fondées sur les données actuelles en matière d'économie et de politique des transports.

Première variante : statu quo

Dans cette variante, la gamme des prestations offertes aujourd'hui est maintenue intégralement. L'extension et le renouvellement de l'appareil de production actuel sont poursuivis, compte tenu des concepts existants et des prévisions en matière de trafic.

Dans aucune des nombreuses possibilités de développement étudiées, la hausse des produits ne peut suivre celle des dépenses. De plus, le déficit tend à s'amplifier. Il faut donc en conclure que dans le cadre actuel en matière de politique des transports — et compte tenu des conditions présentes du marché — les CFF ne peuvent pas réaliser, en partant des concepts d'exploitation et des structures de l'offre existants, leur équilibre budgétaire, ni même améliorer les résultats d'une manière substantielle.

Deuxième variante : assainissement de l'offre

Cette deuxième variante s'appuie sur les structures actuelles des prestations et les assainit dans le sens d'une concentration sur une offre tenant compte des besoins du marché et de l'utilisation rationnelle d'un appareil de production adapté. Les principaux éléments de cet assainissement de l'offre sont la transformation de stations en haltes, des mesures concernant les lignes régionales et une nouvelle conception des envois de détail.

Transformation de stations en haltes

La sélection assez grossière, basée sur des critères commerciaux et d'exploitation, de 179 stations parmi les 689 gares en Suisse occupées par du personnel a permis de faire un examen sur l'opportunité de leur transformation.

Sur les 130 stations examinées jusqu'ici, il est recommandable du point de vue de la politique d'entreprise d'en transformer 77. Les investissements visant à garantir la sécurité des voyageurs et celle de l'exploitation se montent à quelque 50 millions de francs. Dans l'ensemble, cela entraîne une amélioration des résultats financiers d'environ 4 millions de francs par an, en raison surtout de l'économie de quelque 180 agents. D'une manière générale, les incidences sur la clientèle peuvent être considérées comme modérées et supportables.

Le programme intégral devrait s'étendre sur une période raisonnable, à condi-

tion que la capacité de décision concernant ces modifications soit attribuée aux CFF.

Mesures concernant les lignes régionales

Les lignes régionales des CFF mesurent 863 km., ce qui représente 29 % de l'ensemble du réseau. Une analyse de la situation financière opérée sur la base du calcul des coûts totaux a révélé que pour l'ensemble de ces lignes les produits du trafic voyageurs et marchandises sont d'environ 110 millions de francs et les charges de quelque 240 millions. Le degré de couverture des coûts, de 46 %, se situe notablement plus bas que celui des autres lignes, qui atteint 84 %.

Cependant, l'avenir d'une ligne régionale ne peut pas être décidé uniquement en vertu du calcul des coûts totaux. Le moyen le plus approprié pour porter un jugement est le bilan des modifications, qui met en parallèle tous les coûts qui pourraient être économisés et tous les produits qui tomberaient. Il convient en effet de tenir compte du rôle collecteur et distributeur des lignes secondaires en faveur des lignes principales.

Dans le cadre des études actuelles, six lignes ont été sélectionnées et les possibilités d'assainissement ont été analysées d'après quatre modèles d'exploitation, puis les résultats obtenus ont été extrapolés. Les quatre modèles d'exploitation offrant des solutions de rechange consistent dans le chemin de fer rationalisé, deux solutions mixtes autocar/transport de marchandises par le rail et service d'autocars seulement avec abandon du chemin de fer.

Dans la solution « chemin de fer rationalisé », il est notamment prévu de remplacer l'horaire traditionnel pour le trafic voyageurs par un horaire systématique, cadencé par tranches d'une heure. Cet horaire présente de nombreux avantages : une meilleure rotation du matériel roulant et un engagement plus judicieux du personnel, une simplification de l'exploitation avec une situation qui se répète d'heure en heure, les croisements ayant ainsi toujours lieu dans les mêmes

gares. Ainsi, la desserte par du personnel dans les autres gares peut être réduite ou supprimée. Pour le public, l'horaire cadencé offre un sentiment de mobilité accru, mais ne s'adapte plus à certains vœux locaux.

L'addition des économies réalisables au moyen du modèle optimal pour chaque ligne montre qu'il est possible d'améliorer le résultat financier de quelque 30 millions de francs au total. Il a été admis en l'occurrence que la responsabilité financière de l'ensemble des lignes régionales devait être laissée aux CFF, comme par le passé.

En ce qui concerne la suite des travaux, il faudra en premier lieu approfondir les enquêtes de manière à obtenir des bases de décision précises dès le printemps 1978, ligne par ligne.

Nouvelle conception des envois de détail

Sous l'appellation d'envois de détail, les chemins de fer se chargent aujourd'hui du transport des colis dont le poids n'excède pas 2000 kg. Ces expéditions sont acheminées en principe du lundi au vendredi, en régimes messageries ou petite vitesse. Malgré les constantes améliorations apportées jusqu'ici, les dépenses en main-d'œuvre, en matériel et en installations demeurent très élevées. En raison de la concurrence de plus en plus forte exercée par le camion, et compte tenu des relèvements de prix rendus nécessaires par l'évolution des coûts et le manque de capacité, le volume des envois de détail par chemin de fer n'a cessé de régresser depuis 1961, année record, passant de 2,7 millions de tonnes à 1,1 million. Le rail a été relégué de plus en plus au second plan, sans pouvoir réduire pour autant le riche éventail de son offre.

En 1973, la Conférence commerciale a chargé un groupe de projet, formé des délégués de tous les milieux concernés, d'élaborer des propositions sur la manière d'acheminer à l'avenir les colis de détail. Les résultats des études, présentés en 1976, ont permis de constater que le transport des colis de détail par

chemin de fer n'est plus indispensable à l'existence de la collectivité. Deux solutions ont été préconisées, à savoir un système mixte rail/route et une restructuration de l'acheminement des messageries. Le groupe de projet a constaté en l'occurrence que la solution des CFF fondée sur les messageries offrait de plus grandes possibilités d'économie au niveau des coûts et permettait de prendre des mesures propres à promouvoir le trafic ferroviaire. Avec cette variante, quelque 1300 postes de travail sont supprimés. De plus, grâce au délestage des installations marchandises utilisées en commun avec le trafic des wagons complets, la capacité libérée permettrait de traiter en plus quelque 7 millions de tonnes dans le trafic des wagons complets.

Le futur système d'acheminement englobe les envois de détail, les paquets postaux, les wagons complets urgents et les envois de service. Les colis de détail dépassant 400 kg. peuvent être transportés comme jusqu'ici dans les wagons de groupage des maisons d'expédition ou des camionneurs. Il est encore prévu, chaque fois qu'un intérêt économique est en jeu, un mode de transport par « petits » wagons complets pour les envois qui ne s'intègrent pas dans le système des messageries. Ce complément à la nouvelle conception et, cas échéant, d'autres doivent encore être élaborés.

Variantes 3 à 5 : concentrations de l'offre

Ces variantes sont indépendantes de la situation actuelle et étudient, sous forme de modèles, la possibilité sinon d'équilibrer les comptes, du moins de les améliorer considérablement, grâce à une offre absolument nouvelle. Cette étude générale devrait permettre aux autorités politiques de prendre des décisions de principe, mais des examens beaucoup plus approfondis seraient encore nécessaires avant de passer à la réalisation. En outre, contrairement à la deuxième variante, les résultats se fondent sur l'hypothèse que les déficits enregistrés

dans les transports publics régionaux des grandes agglomérations ne sont plus supportés par les CFF.

Les divers éléments de l'offre sont les suivants :

- dans les transports de personnes, offre pour le trafic à longue distance et le trafic de banlieue ;
- dans le trafic marchandises, offre pour les wagons complets et les colis de détail et de la poste, sur la base des messageries modifiées.

Les trains directs circulent en principe selon un horaire cadencé sur un réseau quelque peu réduit par rapport à aujourd'hui, totalisant environ 1800 km. ; ils desservent environ 90 gares. Sur certains parcours, les trains intervalles doublent les trains directs.

Les trains régionaux circulent dans la périphérie des grandes agglomérations, également selon un horaire cadencé, avec des convois supplémentaires aux heures de pointe, sur un réseau de quelque 1100 km. ; ils desservent 310 gares et haltes.

Aucun train régional ne circule plus sur les autres parcours, le service étant assuré à la demande et aux frais des régions.

Pour le trafic des marchandises, le réseau est subdivisé en 150 régions environ, comprenant chaque fois un centre.

Dans le trafic par wagons complets, l'ensemble du réseau est desservi. Les centres assurent la desserte et la gestion des voies de raccordement et de débord dans chaque région. Du point de vue de l'exploitation, les lignes sans trains de voyageurs sont exploitées comme les embranchements industriels.

Dans le trafic des colis de détail et des envois postaux, les 150 centres régionaux sont également reliés par le chemin de fer. La desserte régionale peut aussi être confiée à un service de camionnage local.

Mesures d'accompagnement relevant de la politique des transports

En vertu de l'article 3 de la loi sur les Chemins de fer fédéraux, ceux-ci doivent d'une part servir les intérêts de

l'économie et de la défense nationale et être, d'autre part, gérés selon les principes d'une saine économie, ce qui signifie qu'ils doivent équilibrer leurs finances. Pour l'établissement des tarifs et des horaires, ils ne doivent cependant tenir compte des besoins de l'économie nationale que dans la mesure où leurs ressources financières le permettent. Mais ils n'ont pratiquement et souvent juridiquement guère, voire pas du tout, la possibilité de supprimer des prestations onéreuses. Cela ne serait d'ailleurs parfois même pas souhaitable du point de vue de l'économie générale.

Cette contradiction de la loi sur les Chemins de fer fédéraux apparaît aussi dans les comptes de l'entreprise, car les CFF ne sont pas indemnisés, ou du moins pas suffisamment, de l'obligation qui leur est faite de sauvegarder l'intérêt public. Il en résulte des clôtures de comptes déficitaires qui se traduisent souvent par un jugement négatif sur la rentabilité de leurs méthodes de production et sur l'efficacité de la gestion de l'entreprise.

Il faut remédier sans plus tarder à cette situation, devenue intolérable avec le temps pour la direction et le personnel. Il importe de créer pour les CFF des préalables en matière d'organisation et de finances, préalables qui d'une part soient générateurs d'initiative et de responsabilité gestionnaires et, d'autre part, montrent clairement quelles sont les influences des pouvoirs publics ; si ces dernières se répercutent défavorablement sur le plan économique, elles doivent être compensées en conséquence. Les efforts de l'entreprise ne seront couronnés de succès que si les divers transporteurs luttent à armes égales au niveau de la concurrence. Les distorsions existantes doivent être éliminées.

Pour créer les préalables grâce auxquels les CFF devront en principe trouver leur équilibre financier, il faut assainir les comptes actuels. A cet effet, les principales mesures à prendre sont :

La normalisation des comptes

Elle a pour objectif de déterminer et de compenser financièrement les charges

et avantages découlant de prescriptions juridiques et administratives pour les entreprises de chemin de fer par rapport à celles des autres modes de transport. La CGST s'occupe actuellement aussi de la délicate quantification des données dans ce domaine.

La mise à disposition de l'appareil de transports publics

Par suite du développement constant de la motorisation, une portion importante de la population et de l'économie tend toujours plus à l'autarcie en matière de transport. Les particuliers ne recourent plus que d'une manière occasionnelle, ou généralement même plus du tout, aux transports en commun, mais ils entendent pouvoir disposer d'un service public séduisant lorsque leur moyen de transport individuel est hors d'usage. L'intérêt de l'Etat commande aussi le maintien en réserve d'un appareil de transport ferroviaire, notamment en raison de crises possibles, telles que les difficultés d'approvisionnement en carburants liquides, les nécessités de la défense nationale, etc.

Cette possibilité d'utiliser un mode de transport de remplacement constamment disponible constitue donc pour une bonne part de la population et de l'économie une sorte d'« assurance en cas d'urgence » dont elle ne paie d'ailleurs pas les « primes » directement. Celles-ci ont été supportées jusqu'ici par la clientèle ou comptées comme déficits. Il est juste que les pouvoirs publics ou la collectivité paient une indemnité adéquate pour les coûts de la mise à disposition de l'appareil de transports. Etant donné que, dans le cadre de la présente conception, les coûts de la mise à disposition sont compensés pour une large part par la prise en charge de l'infrastructure et par l'indemnité compensatrice, une analyse quantitative spéciale est superflue.

La prise en charge de l'infrastructure par la Confédération

D'après les principes de politique des transports de la CGST, il incombe à

l'Etat de coordonner la planification de l'infrastructure des transports, de fixer les priorités et de garantir le financement. La prise en charge de l'infrastructure par la Confédération proposée ici vise à placer en principe sur un pied d'égalité les utilisateurs de la route et ceux du rail, par des charges financières découlant dans une large mesure de l'utilisation elle-même. Pour 1975 par exemple, le compte CFF serait allégé de 720 millions, puis les CFF paieraient un droit d'utilisation selon la capacité utilisée, soit 83 % cette année-là, donc environ 600 millions.

L'indemnisation des prestations en faveur de l'économie générale

Jusqu'en 1970, les CFF devaient compenser les pertes de recettes dues aux prestations en faveur de l'économie générale uniquement en alourdissant les prix dans les autres trafics (trains directs et wagons complets). Depuis 1971, la Confédération dédommage en partie les CFF des prestations qu'ils fournissent à ce titre.

Il incombe à la Confédération de fixer l'ampleur des prestations en faveur de l'économie générale nécessaire à l'avenir et à quels prix celles-ci doivent être offertes. Les CFF sont tenus de les produire de la manière la plus rationnelle et de les vendre au mieux. Si les recettes ne couvrent pas les coûts, la différence doit être payée sous forme d'indemnité par la Confédération, puisque c'est elle qui les demande.

Dans le trafic des marchandises, il devrait être possible à plus ou moins longue échéance d'équilibrer les comptes par un trafic supplémentaire et de meilleurs prix, en dépit de la sensible détérioration du degré de couverture des coûts, qui est tombé à 82 % en 1976. Cela est réalisable notamment si les CFF disposaient d'une pleine liberté au niveau de l'entreprise et si les avantages dont bénéficie aujourd'hui le trafic routier au niveau de la concurrence étaient éliminés.

Dans le trafic des colis de détail, la suppression de l'obligation de transporter et

de publier des tarifs entraîne celle de fournir des prestations en faveur de l'économie générale et rend caduc en principe le droit à une indemnité.

L'assainissement de la structure du capital

Il vise à créer un rapport raisonnable entre les fonds de tiers et les fonds propres, rapport qui devrait être de 2 à 1. Pour 1976, celui-ci est de 8,4 à 1. Il s'agit de transformer en capital de dotation quelque 820 millions de francs de prêts de la Confédération, de manière à libérer cette somme du paiement des intérêts.

Plusieurs mesures de politique des transports efficaces sur le marché devraient être appliquées d'urgence. Il s'agit en l'occurrence de faire supporter aux poids lourds les coûts totaux d'infrastructure comme aussi de faire respecter les dispositions légales relatives à la durée du travail des chauffeurs et aux poids maximaux des véhicules. La mise en harmonie de la durée du travail hebdomadaire des chauffeurs et du personnel ferroviaire, ainsi que l'application de mesures propres à promouvoir le trafic par wagons complets pourraient se traduire par une nouvelle amélioration des comptes.

Conclusions

Les CFF sont persuadés que le chemin de fer — qui ménage l'énergie, l'espace et l'environnement — devra assumer dans l'avenir de complexes tâches supplémentaires dans le trafic d'importance nationale. Ce rôle futur est défini dans le cadre de la CGST en fonction des grandes orientations et de la conception globale des transports. Pour l'heure, la tâche des CFF consiste à réviser la structure de leur offre et à adapter aux nouvelles conditions les prestations qui ne sont plus conformes à notre époque.

En remettant aux autorités fédérales un rapport comprenant cinq variantes pour une conception possible de l'offre, avec évaluation de leurs effets sur les comptes de l'entreprise et sur la charge de la Confédération, les CFF espèrent que

les autorités politiques leur confieront une mission bien définie en ce qui concerne leurs prestations dans l'avenir. Pour terminer, je voudrais encore me permettre quelques remarques personnelles sur l'utilisation des différents moyens de transport.

Par rapport à l'avion, le train offre l'avantage de pénétrer au cœur des villes. Il reste compétitif sur des distances de 500 à 800 km. en trafic de jour, de 800 à 1200 km. en trafic de nuit (c'est-à-dire en voitures-lits ou couchettes). Avec la construction de nouvelles lignes à grande vitesse, telles que Paris-Lyon, Rome-Florence et Mannheim-Stuttgart, le train va reprendre du terrain sur l'avion (ces nouvelles lignes sont établies pour des vitesses de 200 à 260 km/h., à l'image de la ligne japonaise du Tokaido).

Par rapport au camion, le recours accru au train pour les transports lourds à longue distance permettrait de soulager l'infrastructure routière et de donner des capacités nouvelles au trafic routier touristique. Rappelons qu'un seul passage de poids lourd provoque une usure équivalant au passage de plus de dix mille voitures de tourisme !

Pour les déplacements de personnes, le train est rarement plus rapide — dans

notre pays — que l'automobile qui se rend de porte à porte. Ici, les atouts du rail sont essentiellement constitués par le confort et la possibilité de mettre en valeur la durée du voyage pour travailler, discuter, lire, manger... En outre, il permet d'assurer ponctuellement les transports massifs de travailleurs et d'écoliers aux heures de pointe où les routes sont surchargées. La voiture est synonyme d'indépendance et de mobilité, elle personnifie en quelque sorte le vieux rêve d'Icare. On peut seulement regretter l'usage abusif qu'on en fait. Le dimanche, par exemple, une bonne partie du trafic est motivée par le besoin de fuir les nuisances du trafic... en roulant sur des centaines de kilomètres, avec la perspective des embouteillages et des colonnes au retour. Pendant ce temps, des trains régionaux presque vides offrent aux citadins de les conduire en quelques minutes au milieu de la nature pour de belles randonnées.

Va-t-on laisser échapper cette aubaine ? Certes, l'avenir du rail est un problème politique, mais tant en trafic voyageurs qu'en trafic marchandises, c'est d'une prise de conscience de chacun en faveur du rail que dépend l'avenir des CFF.

Communications et développement

par L. Veuve, urbaniste, professeur

Les thèmes présentés ont été développés par J. Barbier, géographe, Ph.-H. Bovy, ingénieur transports, L. Veuve, aménagiste

Le titre « Communications et développement » amène à rappeler une vérité première souvent oubliée : les transports en soi sont en fait sans valeur, les équipements de transport doivent être appréciés dans la mesure où ils contribuent, instrumentalement, à la réalisation de fins de non-transport (travaux OCDE, M. Weber, Paris, 1971).

Dans cette optique, la démarche proposée est la suivante :

- identifier les contraintes et tendances au marginalisme du Jura,
- stratégie de développement et communications,
- moyens à disposition dans le temps,
- transports semi-collectifs,
- quelle Transjurane ? et effets attendus.

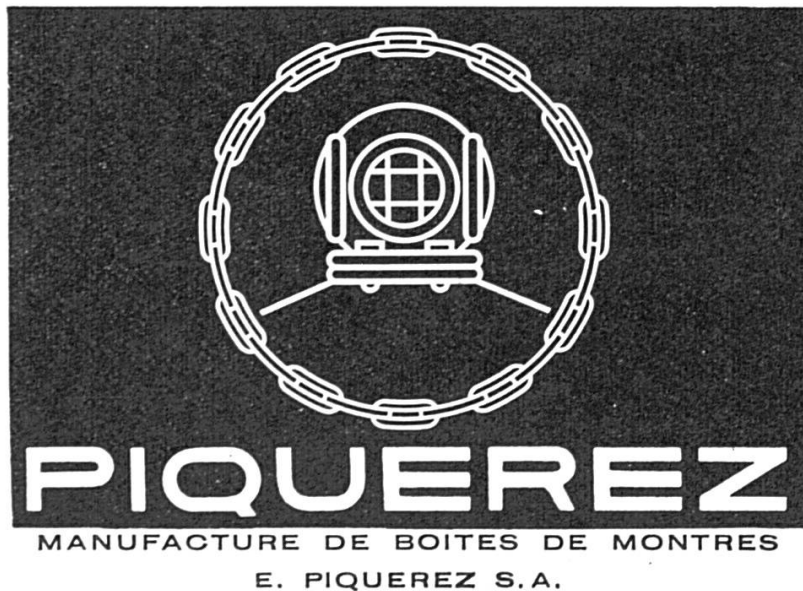
Select, si légère,
la saveur du tabac

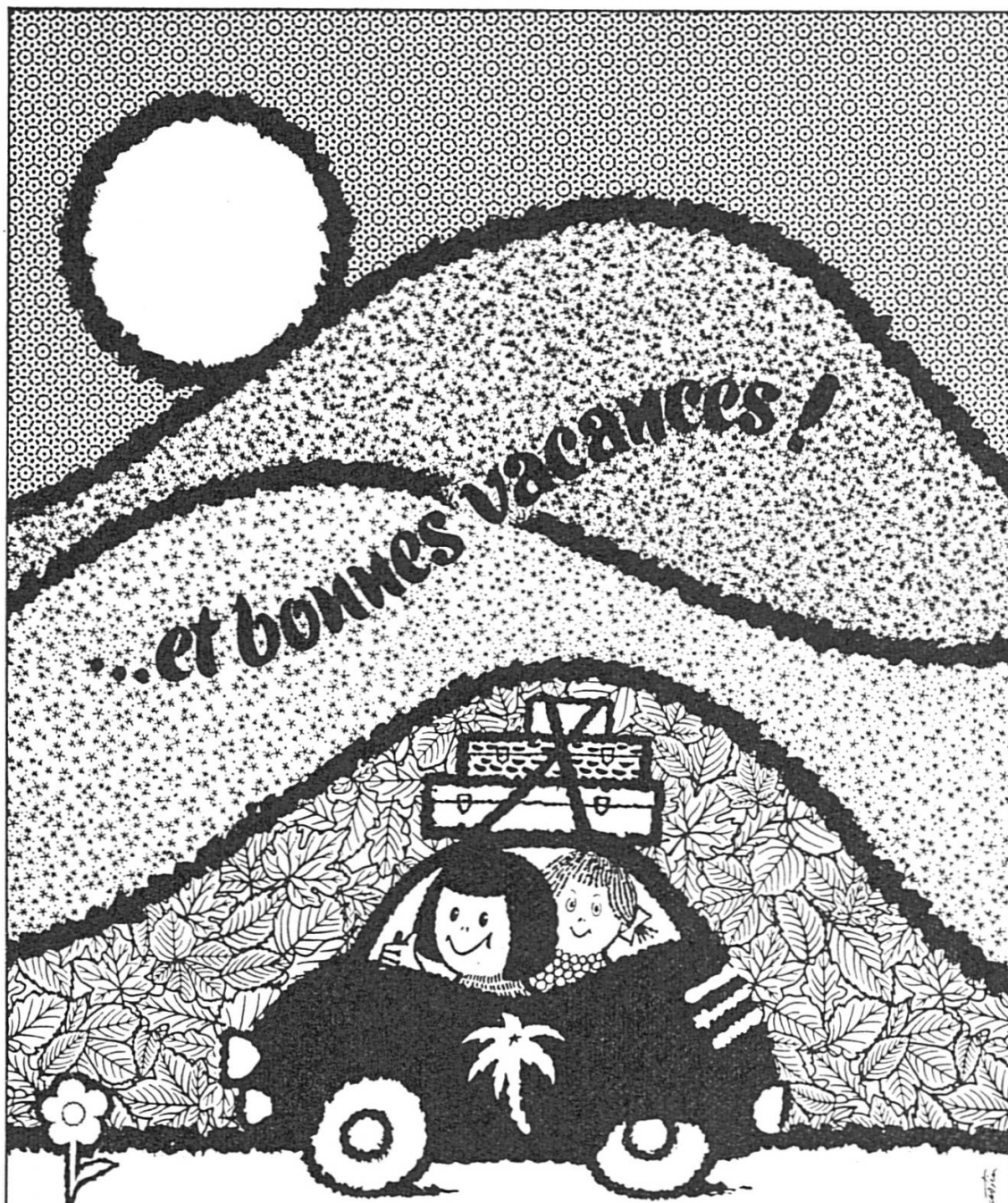
garde pure



bep

1850





Union de Banques Suisses

change / notices de voyage Diner's Club
chèques de voyage / location de coffres

1. Contraintes et marginalisme du Jura

1.1. Structures physiques et réseau urbain

- La chaîne du Jura est constituée physiquement par des unités de petite taille et mal reliées entre elles (vallée de Joux, Val-de-Travers, Montagnes neuchâteloises, bassin Tramelan - Tavannes - Moutier, etc.).
- La population de ces petites régions est déjà en forte proportion agglomérée dans les bourgs et les villes ; il n'y a que peu de monde dans la « zone d'influence », d'où une faible élasticité du système.
- La faiblesse de la densité de ces petites régions est encore plus faible si l'on tient compte des distances réelles :
 - Delémont - Porrentruy
à vol d'oiseau 20 km.
par la route 40 minutes
 - Genève - Lausanne
à vol d'oiseau 60 km.
par la route 40 minutes
 - Saignelégier - Porrentruy
à vol d'oiseau 20 km.
par la route 40 minutes

La même distance à vol d'oiseau entre deux villes situées en plaine peut être franchie par la route en 2 à 3 fois moins de temps que dans le Jura.

- Le découpage en petites unités physiques, la faiblesse des liaisons entre elles ne favorisent pas la formation d'un ou deux points centraux de niveau supérieur ; le Jura est subordonné aux villes du Plateau.

1.2. Réseau en peigne

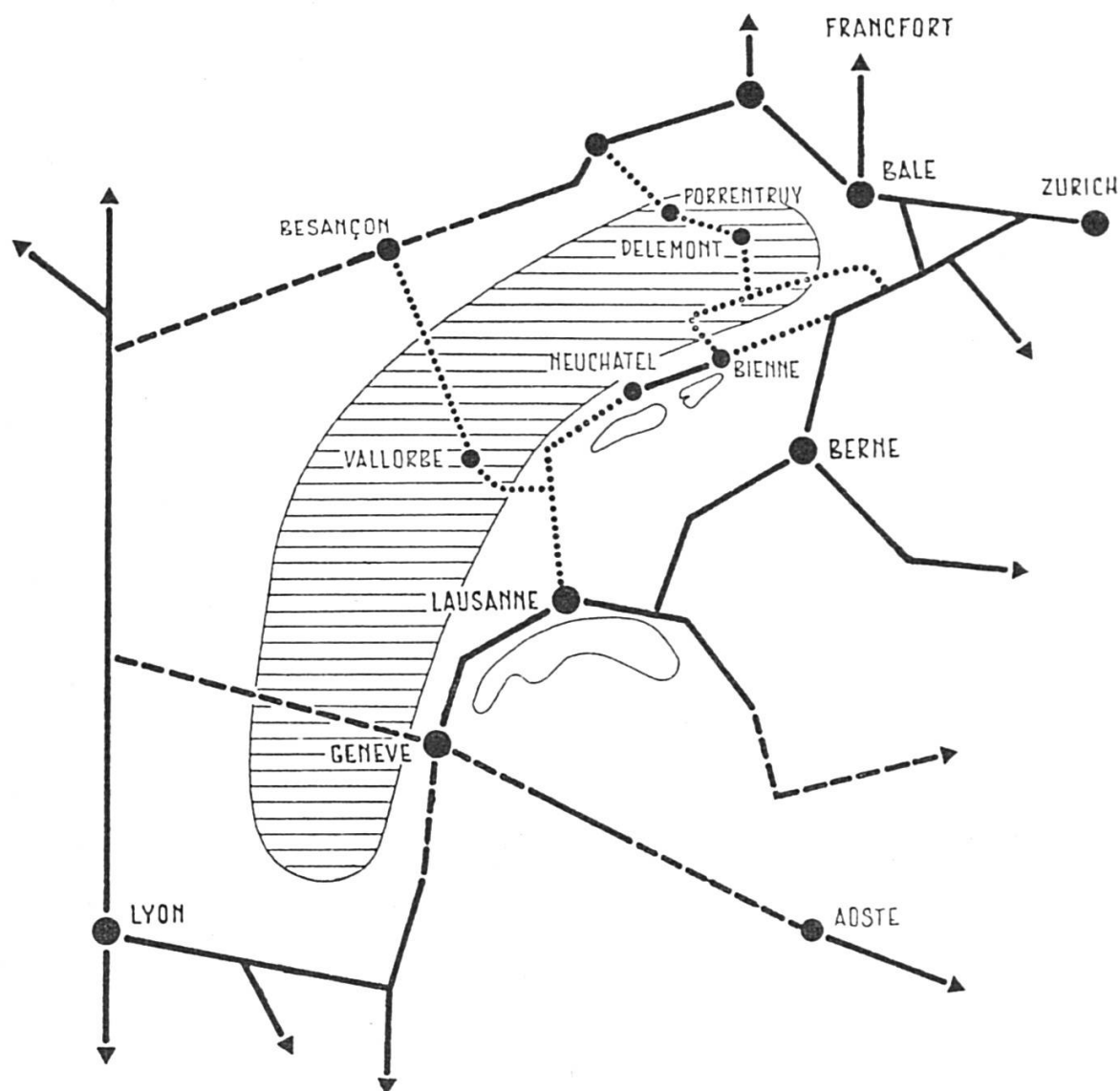
- La difficulté de relations longitudinales due au relief, d'une part (aucun tracé longitudinal ne s'impose) et le faible poids des zones à relier, d'autre

part, expliquent la formation dans les faits d'un réseau en « peigne ». Ce réseau « draine » la substance du Jura vers les villes du Plateau alors que les effets de reflux à partir de ces villes sont rares.

1.3. Evolution vers un marginalisme accentué

- Les zones frontalières françaises (et tout le Jura français) sont extrêmement marginales par rapport aux centres de développement du pays. De ce fait, les efforts de développement et d'industrialisation s'arrêtent pratiquement au pied du Jura (Besançon, Montbéliard, Belfort). Ces pôles sont relativement proches de la Suisse dans la région de l'Ajoie. Plus au sud, la divergence des grandes voies de communication s'accroît, si bien qu'il y a des distances trop grandes entre les pôles dynamiques (exemple : Lausanne - Besançon) pour espérer des effets cumulatifs de développement.
- En Suisse, il n'y a aucun canton exclusivement jurassien, le Jura est pour tous une région marginale, dépendant de centres de décision situés dans le Mittelland. De ce fait, les réseaux cantonaux tendent à converger à l'extérieur de la chaîne. (Voir figure page 166.)
- La mise en place des grands axes routiers, au nord et au sud du Jura, l'autoroute Bâle - Zurich, Bâle - Berne « encadrent » le Jura sans offrir de point d'accrochage. Certains aspects de la politique CFF contribuent également à marginaliser le Jura.

L'élévation importante du niveau des accessibilités des points forts du réseau urbain suisse contribue à marginaliser le Jura, territoire à faible densité et à accessibilité rendue difficile par la topographie.



2. Stratégie de développement

2.1. Eléments du problème

Une seule région du Jura dépasse 40 000 habitants (La Chaux-de-Fonds - Le Locle). Elle est de peu d'utilité pour le développement du Jura en raison de la faible liaison longitudinale (tout au plus elle intéresse une partie des Franches-Montagnes et du vallon de Saint-Imier).

Dans la région du Jura, on se trouve face à un réseau urbain limité aux très petites villes. En plus, ces petites villes ont une structure de population très industrielle. Le secteur tertiaire est faiblement représenté.

% des emplois tertiaires en 1975

Porrentruy	46,0
Delémont	49,0
Moutier	27,0

Par comparaison :

Soleure	59,0
Fribourg	62,0
Neuchâtel	57,0

Quels sont les inconvénients réels d'une telle structure urbaine ?

- Une partie des emplois tertiaires ne peut pas se localiser, parce qu'elle exige une clientèle potentielle plus grande.

Des « seuils » de population existent au-delà desquels une activité peut être rentable.

Si ces seuils ne sont pas atteints, elle végète ou n'apparaît pas (et la clientèle s'adresse hors de la région).

Conséquences pour le Jura :

- dépendance à l'égard des centres extérieurs ;
 - émigration forcée de personnes actives formées dans ces types de profession et qui ne trouvent pas d'occasion de promotion (ou de travail sur place).
- b) Suréquipement relatif d'équipement collectif (éducation, santé) qui pose le problème de la rentabilisation la meilleure afin de réduire au minimum la charge d'entretien et conserver une flexibilité pour de nouveaux investissements.
- c) Sous-équipement relatif d'équipements tertiaires. La structure industrielle du Jura est déjà « pauvre » en activités de bureau ; tous les « services aux entreprises » ont tendance à être localisés hors de la chaîne du Jura où la clientèle est plus nombreuse. Il y a là une perte de substance aux effets semblables à ceux mentionnés sous a).
- En outre, elle tend à déplacer les centres de décision hors du Jura. (Exemple : l'aide à l'investissement — « loi Bonny » — prévoit que l'aide de la Confédération et du canton serait simplement accordée après que le soutien bancaire aura été accordé.
- Or, quelle est la compétence d'un directeur de succursale de Delémont ou de Moutier ? Vraisemblablement limitée à un montant faible. Au-delà, la décision se prend au siège central).

2.2. Stratégie

Sur la base des éléments précédents, on peut formuler quelques aspects d'une stratégie de développement.

- Acquérir un maximum d'indépendance en matière d'activités tertiaires.
- Rentabiliser au maximum les équipements collectifs existants ou à créer (et sans oublier les charges d'entretien et de renouvellement, qui seront lourdes dans une période de faible croissance et de faible inflation !).
- Offrir le marché de travail le plus vaste et le plus diversifié possible, en utilisant ce qui existe (car en période généralisée de faible croissance, même une offre de facteurs attractive ne pourra pas changer grand-chose, car les entreprises ne « bougent plus ». Il en viendra peu de nouvelles.

2.3. Apport des communications au développement

Dans une évolution sans croissance, les trois objectifs définissant la stratégie ne peuvent être réalisés qu'à condition de rassembler, de rapprocher ce qui existe, de solidariser la région Jura pour en faire un ensemble économique et tirer parti de toutes ses potentialités.

Mais comment rapprocher ce qui existe ? Les implantations industrielles, les équipements urbains ne vont pas se déplacer ; en plus, il y aura peu de nouveaux éléments.

Une des manières de répondre à cette exigence consiste à améliorer notablement les communications pour favoriser le libre choix du lieu de résidence, offrir le marché de travail le plus vaste et le plus diversifié possible et pouvoir accéder aux services urbains (commerce, formation, services médicaux, etc.) dans les meilleures conditions de temps et de confort.

Cela signifie pratiquement qu'il faudrait :

- offrir les meilleures conditions de communication de l'axe nord-sud reliant en particulier les villes telles que Moutier, Delémont, Porrentruy situées sur un même axe (intérêt évident à favoriser les échanges entre les populations et activités des villes, problème du marché du travail et équipements) ;

- améliorer les liaisons longitudinales telles que Bâle - La Chaux-de-Fonds par exemple ;
- favoriser l'accessibilité aux centres

urbains jurassiens à l'intérieur de leur zone d'influence.

Mais est-ce possible et par quels moyens ?

3. Analyse des moyens pour améliorer les communications entre les centres et, pour chaque centre, à l'intérieur de sa zone d'influence

3.1. Situation de l'offre et de la demande en transports

La situation actuelle peut être résumée de la manière suivante :

- L'offre des transports est abondante (comparativement à d'autres régions de caractéristiques semblables), que ce soit au niveau routier (densité du réseau, nombre élevé de km/habitants) ou à celui des transports collectifs (grande couverture territoriale par les chemins de fer et les bus).
- La demande est faible, situation inhérente à la faible densité de peuplement.
- Il n'y a pas de problème en terme quantitatif entre l'offre et la demande (il existe partout d'importantes réserves de capacité).
- Le problème essentiel est plus difficile à cerner, il porte sur la qualité du service offert et se pose aux niveaux :
 - routier par la faible vitesse commerciale, problème de sécurité dans un très grand nombre de traversées de localités, conditions hivernales, etc. ;
 - des transports collectifs ; le problème se traduit par des horaires ne pouvant convenir à tous les groupes d'usagers, fréquence faible, absence de service nocturne, rupture de charge en changeant de ligne, etc.

L'élévation du niveau de service d'un réseau de transports est une opération de très longue durée ; elle doit être conçue dans le cadre d'une politique générale des transports.

3.2. Potentialités et contraintes des transports collectifs et des transports individuels

- Le système des transports collectifs présente une très grande inertie par l'existence de ses réseaux et par les contraintes financières qui pèsent sur le système. Les nouvelles conceptions développées par la CGST (Conception globale suisse des transports) seront l'occasion, dans les années à venir, de réexaminer les conditions de son fonctionnement. On peut déjà pressentir qu'une meilleure réponse à la demande sera à la charge des collectivités intéressées.
Quel prix est-on disposé à payer ?
- L'héritage d'un réseau routier abondant et les contraintes financières pour son exploitation ne permettent pas d'envisager une modification importante des conditions actuelles, sauf si la Confédération apporte une aide très substantielle pour la réalisation de la liaison nord-sud et également pour améliorer certaines liaisons longitudinales telles que la liaison Bâle - Delémont - La Chaux-de-Fonds par exemple.

3.3. Les transports semi-collectifs

Les transports collectifs présentent l'inconvénient d'être rigides dans le temps (horaire) et dans l'espace (ligne). En revanche, ils ont une grande capacité et ils sont économiques pour l'usager. Les transports individuels présentent l'inconvénient d'un coût élevé, mais offrent l'avantage d'une souplesse dans le temps et dans l'espace. En combinant les deux systèmes, on peut, d'une certaine manière, éliminer leurs inconvénients tout en maintenant leurs qualités.

La population d'un grand nombre de communes de la région a mis sur pied des modes de transports intermédiaires pour faciliter les déplacements. Les réseaux officiels des chemins de fer et des lignes de bus se voient complétés par :

- des bus scolaires ;
- des bus privés ;
- des privés qui s'organisent entre eux, soit pour les transports scolaires, soit pour aller au travail ;
- des bus d'entreprise ;
- des bus d'entreprise au service des transports scolaires.

L'évolution des transports intermédiaires ou semi-collectifs dans les pays de l'OCDE confirme la nécessité de résoudre à petite échelle et par les collectivités elles-mêmes — et non par des centres de décisions extérieurs — l'exigence actuelle de la mobilité dans le temps et dans l'espace.

La tendance inévitable à la rationalisation des transports collectifs, nécessitée

par des coûts qui deviennent trop lourds (voir les propositions de la CGST), implique du même coup d'assouplir les systèmes actuels. Les transports ne peuvent plus être pensés dans l'optique d'une dualité entre transports individuels et transports collectifs, mais en considérant également un système intermédiaire combinant les deux premiers nommés.

Comme toute chose nouvelle, il y a des obstacles à vaincre et, en particulier, celui de la concession (monopole fédéral des transports), problème des assurances.

Dans le cadre des nouvelles conceptions de transport, le Jura doit favoriser des expériences dans l'optique de ce nouveau mode d'exploitation. Les caractéristiques du Jura, zones à faible densité de population et forcément à faible fréquence de transports collectifs, impliquent une conception plus souple de l'organisation des transports si l'on veut améliorer la mobilité pour l'ensemble de la population.

4. Quelle Transjurane ?

4.1. Que peut-on espérer de la Transjurane ?

La Transjurane répond directement aux objectifs du système transport. Elle constitue une pièce maîtresse de l'organisation régionale. Bien qu'il soit difficile de définir les effets prévisibles d'une telle route d'importance nationale, on peut tenter, en se fondant sur différentes recherches et expériences, d'apprécier quelques traits caractéristiques et essayer de formuler quelques données pour l'évaluation du projet (la démarche ci-dessous est perçue essentiellement à partir de considérations relatives à l'aménagement du territoire et à des aspects économiques).

4.1.1. Effets psychologiques

« Un des effets, peut-être le plus important, de la mise en service d'une autoroute, est de modifier les croyances de l'opinion à son égard ; dans la mesure

où une forte proportion d'individus est convaincue que l'autoroute est un instrument providentiel du développement, leurs comportements en seront modifiés, entraînant ainsi des adaptations structurelles » (F. Plassard : « Les autoroutes et le développement régional »).

Cet effet psychologique joue déjà à l'occasion de la construction : la construction est un événement tangible qui montre que quelque chose d'important est en train de changer, c'est un élément de foi dans l'avenir. La région Jura a besoin de cet événement, le plus tôt possible.

4.1.2. Effets sur le trafic, sur les échanges

A l'intérieur de la région

Une bonne liaison favorisera les échanges entre les districts jurassiens. On peut faire l'hypothèse que cet équipement élargira le bassin de la main-

d'œuvre et développera le nombre de mouvements entre districts qui, pour l'instant, est limité.

La plus grande partie des migrations (1970) se fait à l'intérieur des districts, en direction des villes.

Pour que la Transjurane facilite ces flux et soit utilisée au maximum, il faut favoriser une accessibilité fine des territoires traversés (liaisons fréquentes avec le réseau routier actuel).

Selon le choix du tracé, il est possible d'identifier, à l'intérieur d'une région, les effets potentiels de développement (tracé à proximité des centres ou non, position des jonctions, accessibilité à des zones industrielles, en quoi le tracé et ses jonctions modifient les relations entre les activités). Seule une analyse détaillée, mettant en relation le choix du tracé avec les données de l'aménagement du territoire peut les déterminer.

Echanges avec les régions voisines

Il est impossible de parler en termes généraux sur cet aspect, trop de facteurs entrent en jeu.

Seule une étude détaillée par cas permet de réduire en partie l'incertitude sur les effets de flux et de reflux que peut avoir une nouvelle liaison entre régions.

Trafic de transit

Pour qu'il y ait un effet sur ce trafic, il est évident qu'il faut que la Transjurane soit raccordée au nord et au sud au réseau routier international. Compte tenu que la liaison complète ne sera pas réalisée avant un minimum de 15 ans, il est pratiquement impossible de dire quels peuvent être les effets pour la région. Il y aura certainement une augmentation de trafic, mais de quelle nature ? et comment la région peut-elle en tirer parti ? La région a amplement le temps d'y réfléchir et d'apporter les adaptations qui se révéleraient nécessaires.

4.1.3. Effets sur l'organisation de l'espace rural et sur l'environnement

Dans de très nombreux cas, le remaniement parcellaire de grande envergure

provoqué par la réalisation de la route contribue à modifier et à améliorer les conditions d'exploitation agricole. Ce point est important, selon le choix du tracé, en particulier pour l'Ajoie.

On peut s'attendre également à un effet de diffusion des jonctions favorisant une dispersion de l'habitation individuelle dans des sites attractifs (problème d'accessibilité fine des territoires traversés).

Les effets sur l'environnement, consommation de terrains, adaptation au site sont liés directement au choix des normes techniques utilisées. Des normes trop élevées seraient inadaptées aux caractéristiques morphologiques du Jura.

4.1.4. Effets des travaux de construction

La région Jura ne dispose pas d'entreprises de taille importante dans la branche du génie civil. Comme ailleurs, cette branche occupe une forte proportion d'étrangers.

La réalisation de la Transjurane peut avoir un effet très important sur les entreprises existantes dans la mesure où les travaux impliquent des technologies traditionnelles de construction (seules des entreprises extérieures peuvent exécuter le percement de tunnels).

Cet aspect mérite d'être pris en considération dans la recherche d'un tracé ; il en est de même en ce qui concerne les étapes, si l'on veut utiliser de manière optimale la capacité de production des entreprises jurassiennes.

4.1.5. Etapes

Le facteur temps est un critère essentiel dans la détermination d'un tracé. Il importe de viser à ce que chaque tranche d'investissement routier de 20 à 50 millions apporte immédiatement des gains de mobilité appréciables pour les usagers. En d'autres termes, il faut faciliter une réalisation progressive de la Transjurane (utilisation optimale de la capacité des entreprises et retombées économiques pour la région, effets psychologiques d'une amélioration déjà appréciable après quelques années de travaux, investissements rapidement rentables).

Cette brève analyse montre clairement que la conception de la Transjurane doit prendre en compte, en dehors des critères techniques, tous les aspects relatifs à la relation entre cet équipement et les aspects de l'aménagement du territoire. Selon que l'on accorde la préférence au niveau de performance (route à grand débit, géométrie basée sur une vitesse

de 100 km/h.), aux exigences de l'environnement, à la desserte fine des territoires, à la réalisation possible en étapes, etc., la conception et le tracé de la route varieront.

Quelle Transjurane veut-on et qu'en attend-ont ? Les choix possibles appartiennent essentiellement aux populations intéressées.

5. Conclusions

S'il est indiscutable que les transports peuvent apporter une contribution importante au développement, encore faut-il qu'il y ait une conception de développement. Il faut en tout cas éviter des décisions au coup par coup où chaque objet ou chaque action est considérée en elle-même, comme ayant sa propre finalité.

En conclusion de la présente analyse, on retiendra les actions suivantes :

— Au niveau routier, deux actions doivent être coordonnées et dont la programmation dans le temps est capitale ; ces actions doivent être conçues dans le cadre d'une politique de développement économique et social de la région ; il s'agit :

- de la réalisation de la Transjurane, superposition d'une nouvelle infrastructure de transport au réseau existant (l'intégration des deux réseaux doit être « optimisée ») ;
- du développement graduel du ré-

seau existant en fonction et en complément de la Transjurane (choix des priorités, en particulier renforcement des liaisons longitudinales).

— Au niveau des transports collectifs : il est exclu d'imaginer tout développement d'infrastructures importantes, l'essentiel de l'action doit se situer au niveau d'une meilleure gestion des ressources existantes.

L'évolution dans le domaine de la politique des transports collectifs (voir propositions CGST) implique un assouplissement de l'organisation des transports, en particulier en développant la notion de transports intermédiaires ou semi-collectifs.

(Une partie de ce texte est tiré du rapport « Analyse de la situation actuelle, rapport de synthèse, mars 1978 », étude entreprise dans le cadre de la région Jura.)

Résumé des discussions de la première journée

Dans la discussion qui suit l'exposé de M. Arnould, des participants contestent que l'on admette sans autre que la voiture puisse être l'expression d'un progrès social et la preuve d'une amélioration de la qualité de la vie. Si telle est effectivement la tendance, il est urgent que l'on engage une formation de l'homme et de l'automobiliste en particulier.

Reprenant le calcul d'Yvan Illitch, Uwe Zahn nous prouve que tenant compte non seulement du temps de déplacement mais aussi du temps de travail consacré

à l'achat et à l'entretien d'une voiture, la vitesse effective ne dépasse pas celle d'un vélo.

La nécessité du transport privé n'est pas contestée, mais la discussion, par touches successives, montre combien il comporte d'implications sociales, favorables ou nuisibles. Sans porter de jugement de valeur, il est constaté qu'une connaissance réelle de ces mécanismes doit permettre une nouvelle prise de conscience.

Le problème de la suppression de certaines lignes régionales est d'emblée évoqué. Les aménagements du réseau routier qu'elle entraînerait ne risqueraient-ils pas de créer des frais globaux supérieurs au déficit des CFF, sans compter les conséquences sociales ? M. Jacobi accepte cette remarque en soulignant que les mesures proposées par les CFF doivent servir de base à une large discussion politique tenant compte de toutes les implications d'une rationalisation. Quant aux considérations sur le confort et la vitesse des transports publics, contestés par certains en raison de leur prix exagéré, J.-M. Moeckli les conclut en citant D. de Rougemont dans son livre « L'Avenir est notre Affaire » : « Le luxe de l'avenir, ce sera la lenteur au sein du silence. »

Un participant s'étonne de voir que l'on cherche plus à résoudre le problème des transports qu'à chercher comment faire disparaître les transports inutiles. Ainsi, les milliers de litres de lait qui sont transportés quotidiennement d'Ajoie à Bâle pour y être transformés et ramenés après un transport qui n'ajoute rien, en soi, à la valeur de la chose.

M. Veuve répond que, pour limiter la dépendance des villes du Jura par rapport aux villes du Plateau, il faut essayer de rassembler les services et les équipements pour atteindre une masse critique minimale. De toute la connaissance que nous avons aujourd'hui, en Suisse et à l'étranger, le seul moyen de solidariser ces équipements généralement non déplaçables, est de faciliter au maximum, soit par l'exploitation du réseau comme transport semi-collectif, soit par l'amélioration des liaisons, les échanges entre des éléments dispersés et qui font qu'on arrive nulle part à une masse suffisante justifiant un certain nombre d'équipements.

A la question « qu'est-ce que le sous-développement », M. Veuve donne la définition suivante : « Dans tout espace géographique, il y a des relations entre différentes régions, des relations d'inter-

dépendance. Lorsque ces relations sont asymétriques, il y a sous-développement. Lorsque dans le rapport d'interdépendance une région est vraiment conditionnée, soumise, dépendante d'une autre, qu'il y a asymétrie, à ce moment-là, il y a sous-développement, quelle que soit le niveau de vie, quelle que soit la société. »

Concernant le « pouvoir » dans le développement des transports, un participant souligne que si les décisions, au niveau de la route, se prennent dans un rayon géographique restreint, pour les chemins de fer, elles se prennent au plus haut niveau à Berne. Les régions n'ont qu'une très faible marge de manœuvre pour influencer la marche des CFF. Il souhaite que, à l'instar de ce qui se passe en France dans le cadre de la régionalisation, ce problème soit mieux étudié.

A M. Jacobi qui propose que le fonds du compte routier, alimenté par les droits de douane sur l'essence, les taxes et les impôts soit affecté non seulement pour les routes mais pour toutes les structures de transport en général, M. Arnauld s'oppose vivement en craignant qu'avec un fonds général, le compte routier et le compte ferroviaire soient entraînés dans un même « trend » de déficit, enlevant ainsi aux chemins de fer toute incitation pour sortir enfin de leur déficit.

Quant aux transports semi-collectifs, ils suscitent dans l'assistance un vif intérêt. Après avoir souligné que de telles expériences sont déjà tentées au niveau du ramassage scolaire et de certaines usines, les limites législatives et psychologiques sont relevées. Chacun s'accorde pour souhaiter une utilisation maximale de ce qui existe. La collectivité locale ou régionale est dépositaire des moyens d'utilisation rationnelle, tels les transports semi-collectifs, mais elle refuse ou évite de les utiliser. C'est ici que l'information systématique et critique des citoyens peut contribuer à l'autonomie des groupes, à l'autonomie des collectivités, dans la définition de leur propre besoin et dans la définition de solutions apportées pour satisfaire leurs propres besoins.