

Zeitschrift: Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber: Société de communication de l'habitat social
Band: 54 (1981)
Heft: 3

Vereinsnachrichten: Association suisse pour le plan d'aménagement national, groupe de la Suisse occidentale : compte rendu de l'assemblée générale de l'ASPAN

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: 06.02.2025

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

Association suisse pour le plan d'aménagement national

Groupe de la Suisse occidentale

Compte rendu de l'assemblée générale de l'Aspan, Groupe de Suisse occidentale, le 9 octobre 1980, à La Chaux-de-Fonds

L'assemblée générale s'est tenue au Musée international de l'horlogerie, à La Chaux-de-Fonds; elle a été convoquée conformément à l'article 12 des statuts.

L'ordre du jour proposé est adopté à l'unanimité.

Le président, M. Eric Choisy, déclare la séance ouverte et salue les personnalités suivantes:

M. Pierre Brossin, président du Grand Conseil neuchâtelois; M. A. Sieber, préfet des Montagnes neuchâteloises; M. F. Matthey, président de la ville de La Chaux-de-Fonds; M. A. Bringolf, conseiller communal de La Chaux-de-Fonds; M. D. Nusbaumer, chef du Service de l'aménagement du canton du Jura, qui représente son canton; M. R. Schaffert, de la direction de l'aménagement du canton de Genève, représentant le Conseil d'Etat; M. J.-D. Dupuis, ingénieur cantonal, représentant le Conseil d'Etat neuchâtelois; M. R. Currat, urbaniste cantonal, représentant le Conseil d'Etat fribourgeois; M. P. Tschannen, représentant du délégué fédéral à l'aménagement du territoire; M^{lle} E. Demougeot, collaboratrice à l'Office fédéral de l'aménagement du territoire à Berne.

Le président indique que c'est la première fois que l'assemblée générale a lieu à La Chaux-de-Fonds. Il se déclare heureux qu'elle s'y déroule, bien que le temps n'ait pas la clémence automnale que l'on escomptait.

Il remercie M. F. Matthey, président de La Chaux-de-Fonds, qui, au nom de sa ville, offre la location de la salle où se déroule l'assemblée, aidant ainsi les finances très modestes de l'Aspan.

D'autre part, c'est à la Ville de La Chaux-de-Fonds et à la Préfecture des montagnes neuchâteloises qu'on doit le vin d'honneur.

M. Choisy fait part de sa reconnaissance à M^{me} Petrovic, urbaniste à La Chaux-de-Fonds, qui a eu l'obligeance de prendre certains contacts ayant permis d'élaborer le programme de la journée.

M. P. Debrot, secrétaire de l'Aspan, est remercié pour son efficacité et son dynamisme. Outre sa compétence au sein du comité, il est félicité comme

écrivain et illustrateur pour son livre intitulé *Maisons paysannes suisses*, paru aux Editions Avanti. Cet ouvrage hors commerce peut être obtenu avec les points de l'éditeur ou par le canal de l'auteur.

Le président donne la parole à M. Debrot pour la lecture du procès-verbal de l'assemblée générale du 4 octobre 1979, qui eut lieu au Sentier, dans la vallée de Joux. Aucune observation n'étant faite, le rapport du secrétaire est adopté à l'unanimité.

Passant au point deux de l'ordre du jour, c'est-à-dire à son rapport présidentiel, M. Choisy rappelle le décès de M. Tschäppät, président central de l'Aspan, remplacé par M. Ervin Schneider, vice-président. A ce dernier poste a été élu M. Masset, conseiller d'Etat fribourgeois.

M. Choisy souligne que les rapports avec le secrétariat central sont étroits et agréables et que le lien est maintenant renforcé par l'engagement d'un jeune juriste romand, M. Claude Yerly, qui assume ses fonctions à Berne, à la satisfaction de tous. Le problème des langues en est aussi aplani.

En outre, par l'intermédiaire de l'Association régionale Jura, l'ensemble des communes du Jura a adhéré au groupe occidental de l'Aspan.

Quant aux relations avec le groupe du Valais, M. Bertherin, vice-président de l'Aspan SO, a bien voulu se charger d'entreprendre des démarches pour resserrer les liens avec cette section. Le nouveau secrétaire valaisan, M. Betri-set, présent à l'assemblée, laisse présager une bonne collaboration et nous souhaiterions, en vue d'un renforcement de l'Aspan, que le Valais devienne membre du groupe de Suisse occidentale. Relativement à l'activité de l'ensemble des sections de l'Aspan, une intéressante étude a été faite par M. Stüdeli, directeur central. Un petit groupe composé de MM. Barbey, Faivre, Reverdin, Weidmann et Grin, a étudié ce mémoire et a pris position à son sujet en émettant les recommandations suivantes:

1. L'Aspan devrait fournir une documentation plus complète aux communes qui auront une tâche considérable dans le cadre de la

nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire.

2. L'Aspan doit jouer un rôle plus actif entre les particuliers, les pouvoirs publics et d'une façon générale doit s'efforcer de rendre des services immédiatement pratiques.

C'est dans ce dernier but que deux groupes de travail de notre association de Suisse occidentale se sont penchés sur des problèmes d'actualité.

Tout d'abord, le groupe présidé par M. Weidmann a examiné le tracé de la Nationale 1 entre Yverdon et Avenches et celui de la Nationale 9 pour le raccordement Peraudettaz-Corsy dans la banlieue de Lausanne. Un autre groupe, présidé par M. Barbey, a eu un entretien avec la Municipalité de Renens, actuellement en opposition avec des promoteurs. Ces derniers se basant sur des plans de quartiers démesurés, datant de dix-sept ans, tentent de transformer Renens en une sorte de cité-dortoir de Lausanne, sans vie propre, ce qui est regrettable.

Dans ces deux cas concernant des problèmes de routes et de plans de quartiers, nous nous sommes efforcés d'aider les intéressés sans vouloir jouer le rôle d'arbitre.

Parmi les manifestations de l'année 1980 de l'Aspan SO, le président mentionne la journée d'étude sur la protection de la nature et des sites dans les communes, qui se tint à Morat, le 5 juin 1980. Le matin, trois conférences furent prononcées touchant divers aspects du thème choisi. L'après-midi, on put prendre connaissance des travaux de trois groupes de discussion ayant travaillé à partir des exposés du matin.

Comme seconde manifestation, un voyage en Belgique fut organisé afin de visiter Louvain-la-Neuve, ville nouvelle située à 25 km de Bruxelles. L'existence de l'Université de Louvain, connue depuis le Moyen Age et de réputation mondiale, actuellement en pays flamand, a donné lieu à une réaction de la part des Wallons qui ont demandé d'avoir une université de même nature dans la même région (le conflit linguistique est toujours brûlant).

Louvain-la-Neuve est une ville qui sort de terre, prévue pour 50 000 habitants dont 15 000 étudiants. Dans cette cité nouvelle, remarquable à belles vues de points de vue, les architectes n'ont pas été en peine de fantaisie. Les visiteurs non architectes voient réapparaître une tradition qui a fait naître les belles villes flamandes des XV^e et XVII^e siècles. Il n'y a

pas d'automobiles dans la cité, la gare elle-même est souterraine au centre de la ville. Il s'agit là d'une expérience unique et exceptionnelle.

Le voyage avait aussi pour but la visite de certains quartiers de Bruxelles, sous la conduite de l'ARAU, c'est-à-dire l'Atelier de recherche et d'action urbaines, qui est fort dynamique et a suscité la création d'une cinquantaine d'associations d'intérêts de quartiers. De plus, l'ARAU est capable d'opposer des projets de meilleure qualité à ceux, médiateurs, de l'administration, d'où son audience considérable. Cette visite a provoqué beaucoup d'intérêt chez les participants.

Actuellement, un séminaire sur les conséquences de la loi sur l'aménagement, en particulier pour les banques et le commerce immobilier, est en préparation. Il aura lieu à Glion le 27 novembre 1980. Il est recommandé à ceux qui le peuvent de s'inscrire, car c'est un programme intéressant. Est prévue aussi une journée d'étude pour l'introduction de la loi sur l'aménagement, qui sera organisée conjointement avec l'Aspan centrale et la Faculté de droit de l'Université de Lausanne. Enfin, un séminaire sur la rénovation urbaine en Suisse romande aura sans doute lieu à Lausanne au printemps 1981.

Diverses publications ont paru dans *Habitation*. M. Choisy remercie la revue qui publie les textes qu'on lui envoie. Notamment les conférences prononcées à l'assemblée générale, au Sentier, ont paru dans leur intégralité.

Pour terminer son rapport, M. Choisy tient à remercier tous les membres du comité, toujours prêts à agir pour notre cause. Aux personnes déjà citées, il ajoute M. Mueller qui, à diverses reprises, a accepté de représenter notre comité à des réunions de l'Aspan centrale. L'assemblée ayant approuvé le rapport, le président passe la parole au trésorier, M. Grand, qui donne le détail des comptes pour l'exercice 1979-1980. Au 30 septembre 1980, on constate un bénéfice de 1000 fr. environ, cela grâce à l'aide de l'Aspan centrale qui a participé pour une grosse part au déficit de 4000 fr. pour la journée de Morat. Il faut relever que les journées d'étude entraînent presque toujours un déficit, car la vente des cartes de participation ne couvre pas les frais effectifs. M. Grand remercie vivement l'Aspan centrale de son apport financier nous permettant de commencer le nouvel exercice avec une petite réserve.

Les vérificateurs des comptes, MM. Mueller et Beaud, ont déclaré en ordre les comptes de cet exercice.

Sur demande du président, les rapports du trésorier et des vérificateurs sont mis au vote à main levée et acceptés à l'unanimité.

Le président aborde ensuite les nominations statutaires et le remplacement de certains membres du comité. Il rappelle avec regret le décès de M. Charles Brailard, architecte à Genève, et demande un temps de recueillement pour honorer sa mémoire.

D'autre part, deux démissions sont enregistrées: celles de MM. Châtelain et Ruffy. Ce dernier, du Service cantonal vaudois de l'aménagement du territoire, représentait la Corat (Conférence romande de l'aménagement du territoire). Deux nouvelles nominations sont proposées: celle de M. Raymond Schaffert, chef de service au Service de l'aménagement du territoire à Genève et qui sera le nouveau représentant de la Corat au sein du comité; celle de M^{me} Arlette Ortis, architecte à Genève, qui s'occupe activement de l'Aspan depuis plusieurs mois et avec qui nous entretenons d'agréables rapports. Nous lui devons en grande partie la réussite de la journée de Morat à laquelle elle a participé efficacement. Le président la remercie des tâches effectuées pour l'Aspan et il recommande vivement sa nomination. Aucune objection n'étant faite à ces propositions, les deux personnes citées sont nommées membres du comité. Les autres membres déjà en charge au comité sont réélus à l'unanimité.

Après la partie administrative, la parole est donnée à M. Michel Rey, secrétaire de la CEAT (Communauté d'étude pour l'aménagement du territoire), qui présente un exposé très bien construit, fort intéressant sur le thème «Aménagement et développement de la chaîne jurassienne en relation avec ses liaisons routières». La nécessité d'améliorer les axes de pénétration dans le Jura, en relation avec son aménagement territorial et son économie, est un sujet vaste et étoffé que le conférencier s'est attaché à développer.

La Ville de La Chaux-de-Fonds a commandé à un architecte-urbaniste de la cité horlogère un audio-visuel intitulé «A propos de notre cité». Il s'agit d'un document assez impressionnant d'une trentaine de minutes, qui met courageusement en évidence les lacunes et les

erreurs d'urbanisation qui ont été commises dans la cité des Montagnes neuchâteloises, au cours des quinze dernières années. Les problèmes de circulation, de pollution de l'air et de bruit sont aussi évoqués, ainsi que la situation qu'est devenue celle du piéton au centre de la ville. Les spectateurs ont certainement eu de quoi réfléchir à la vision d'un document qui pourrait s'appliquer dans la même problématique à bien d'autres villes suisses et étrangères.

L'audio-visuel fut suivi d'une allocution de M. Francis Matthey, président de la Ville de La Chaux-de-Fonds, qui salua l'assemblée et se déclara heureux que l'Aspan SO siège dans les Montagnes neuchâteloises.

Après le vin d'honneur, les participants, transportés en car, avaient rendez-vous aux Endroits où un repas campagnard leur fut servi. L'après-midi était consacré à la visite en car de certains quartiers de La Chaux-de-Fonds, commentée par M. Marc Emery, jeune architecte de la région. Ce dernier, pour clore la journée, prononça au Musée d'horlogerie un exposé historique avec projections sur le thème «Le développement de la ville de La Chaux-de-Fonds». Cette présentation d'une très grande originalité fut exceptionnellement intéressante. Elle permit de découvrir des aspects méconnus de la ville horlogère à travers une philosophie et une certaine poésie très personnelle de l'orateur. Les illustrations de cette conférence étaient d'une grande qualité et d'une présentation inattendue.

A 16 h., après une journée bien remplie, le président, M. Choisy, clôt la journée non sans recommander à l'assistance de profiter du lieu pour visiter le prestigieux Musée international de l'horlogerie. **Le secrétaire: P. Debrot**

Neuchâtel, le 28 octobre 1980.

Aménagement et développement de la chaîne jurassienne en relation avec ses liaisons routières

Introduction

Le problème des liaisons routières est d'actualité dans la chaîne du Jura. Cette région du pays s'estime prétéritée dans ce domaine, et elle formule notamment, à l'encontre de la Confédération, des propositions et des revendications pour l'amélioration des liaisons existantes et pour la construction de nouveaux axes.

La fonction première d'un réseau routier est bien évidemment d'assurer l'écoulement du trafic, et cette exigence constitue un élément très contraignant dans la définition d'une conception des liaisons routières. Cependant, cette conception va s'inscrire dans le contexte spatial et économique très caractéristique de la chaîne du Jura. Il nous importe donc de dégager les exi-

gences auxquelles ce futur réseau devrait satisfaire pour répondre aux problèmes spatiaux et économiques de cette région du pays.

Notre exposé s'articulera de la manière suivante:

1. *L'état général du réseau des routes transjurassiennes:*
 - caractéristiques générales du réseau,
 - caractéristiques particulières des principales liaisons,
 - positions cantonales en matière de routes transjurassiennes.
2. Les caractéristiques de la chaîne du Jura:
 - caractéristiques spatiales,
 - caractéristiques socio-économiques.

3. Les aspects spatiaux et économiques d'une conception des liaisons routières transjurassiennes:
- de la nécessité d'une politique globale de développement,
 - des priorités et des options contraignantes en matière routière,
 - l'appréciation de chaque liaison routière (sous l'angle de son apport au développement et à l'aménagement de la chaîne jurassienne).

Notre analyse se limite à la chaîne du Jura qui s'étend de la vallée de Joux à la région soleuroise et bâloise de Lies-tal. Elle prend en considération la problématique de la montagne jurassienne beaucoup plus que celle du pied du Jura. Quant aux problèmes des régions genevoise et bâloise, ils ne sont pas abordés, car ils relèvent d'une autre approche. Ils ne seront examinés que s'ils affectent et influencent notre champ de réflexion. Faut-il enfin rappeler que les idées développées dans cet exposé n'engagent que leur auteur et non les organes responsables de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CETA).

1. L'état actuel du réseau des routes transjurassiennes¹

1.1. Caractéristiques générales du réseau

Le réseau actuel présente les caractéristiques générales suivantes:

1. Le Jura ne constitue pas, du fait de sa morphologie, une barrière aussi marquée que celle des Alpes. Mais son accès, notamment à partir du Plateau suisse, est médiocre. A l'intérieur de la chaîne par contre, il existe un nombre relativement grand de routes qui assurent les échanges entre le nord et le sud, l'est et l'ouest de la chaîne. Aux deux extrémités de Genève et surtout de Bâle, la concentration du trafic est très importante. Il n'en est pas de même entre ces deux agglomérations où les différentes liaisons routières assurent un trafic nettement plus réduit, mais continu au cours de l'année, ce qui n'est pas le cas de la plupart des passages alpestres. Il est intéressant de relever que le trafic à travers le Jura est d'environ 11 millions de véhicules par an entre Genève et Bâle, non compris ces deux agglomérations, et dépasse ainsi d'environ 60% le trafic franchissant les Alpes qui, lui, est de 7 millions de véhicules par an. L'étendue de ces deux chaînes de montagnes sur sol suisse est pratiquement équivalente (220 km environ).

2. Une autre particularité du réseau réside dans la position de la frontière franco-suisse par rapport à la crête du

¹ Ce chapitre est un résumé des données contenues dans l'étude «Routes transjurassiennes» de mars 1980, analyse de la circulation et de la planification routières à travers la chaîne du Jura, sur le territoire des cantons de Vaud, de Neuchâtel et du Jura.

Jura. Dans le canton de Genève, cette frontière est au pied sud du Jura. Pour les autres cantons, si l'on excepte la région du pays de Gex, les postes de La Cure, de Vallorbe et des Verrières, on constate que la frontière se situe sur le versant nord de la chaîne principale. Il en résulte:

- sur sol suisse, un grand nombre de liaisons d'importance variable qui aboutissent à des passages naturels, tels que le Col-des-Etroits, La Vue-des-Alpes, Pierre-Pertuis, Les Rangiers;
- entre ces passages obligés par la crête du Jura et la frontière, il y a donc des zones suisses peuplées qui sont génératrices d'un important trafic. La densité et la nature de ce trafic doivent être pris tout particulièrement en considération dans une planification cantonale et nationale du réseau routier transjurassien.

3. Les comptages routiers effectués en 1977 et 1978 donnent les débits suivants pour les principaux passages frontiers:

Postes	Circulation en été TJM ¹ été	
	1977	1978
Vallorbe	5600	6350
La Cure	3100	3550
Boncourt	3000	2950
Les Verrières	1800	2550
Col-des-Roches	1400	2000
Les Brenets	700	1000

Postes	Circulation moyenne TJM ¹ mai	
	1977	1978
Vallorbe	2350	2500
La Cure	1400	1550
Boncourt	2900	3100
Les Verrières	950	1100
Col-des-Roches	1650	1950
Les Brenets	850	900

Ce recensement révèle deux types de liaisons frontières:

- les postes avec des pointes estivales très prononcées: La Cure (VD), Les Verrières (NE) et surtout Vallorbe (VD). Le trafic touristique saisonnier y est important et il s'ajoute au trafic pendulaire et utilitaire de caractère régional;
- les postes présentant de faibles variations de trafic: Col-des-Roches/Brenets (NE) et Boncourt (JU) où prédomine le trafic professionnel et pendulaire régional.

Ce comptage de trafic ne permet pas d'établir s'il s'agit de relations lointaines ou proches et ne tient pas encore compte des influences qui pourraient découler de la mise en service progressive de divers tronçons d'autoroutes, tant sur le territoire français que suisse.

4. Ce recensement aux postes frontières franco-suisse ne reflète pas la den-

¹Trafic journalier moyen

sité du trafic à travers la chaîne du Jura. Il y a lieu de tenir compte des lieux de passage obligés que sont les cols situés sur territoire suisse. Ils absorbent une partie du trafic qui dessert les postes de douane mais enregistrent également un volume important de trafic engendré par l'existence de zones suisses situées entre le col et la frontière. Parmi ces cols, il convient de relever:

- La Vue-des-Alpes (TJM en 1976: 7000 véhicules),
- Pierre-Pertuis (6000),
- Les Rangiers (3700).

1.2. Caractéristiques particulières des principales routes transjurassiennes

Notre approche se limite aux cinq principales liaisons transjurassiennes (sur les 23 liaisons existantes):

1. *La route principale T1 23 Nyon — Saint-Cergue — La Cure*
— route d'importance sur l'axe Dijon — Dôle — Genève — Chamonix, rôle touristique de transit essentiellement en hiver (bon déneigement de la chaussée);
— travaux de modernisation prévus dans le plan des travaux 1985-1990 du canton de Vaud.

2. *La route N1/N9 Lausanne — Vallorbe*
— route située sur l'axe lotharingien qui relie Nancy à Turin (axe européen E2);
— très importante route pour le trafic de transit (doublement du trafic en été); relie les autoroutes N1 suisse et A36 française;
— seule transjurassienne incluse actuellement dans le réseau des routes nationales;
— travaux activés tant du côté suisse que français:
N1 achevée d'ici 1981 sous forme d'autoroute, N9 route à trois voies; les travaux débiteront en 1981 par l'évitement des localités (Orbe — Le Lieu);
— travaux accélérés en Franche-Comté sur la N57 entre Besançon et Pontarlier.

3. *La route principale T10 Neuchâtel — Les Verrières (Val-de-Travers)*
— liaison la plus directe entre Pontarlier — Berne — Oberland;
— route où le trafic touristique de transit est important et s'ajoute au trafic régional;
— liaison transjurassienne corrigée et améliorée comme un axe moderne dans le Val-de-Travers; le tronçon supérieur est en voie de réalisation, alors que le raccordement à la N5 doit être encore réalisé.

4. *La route principale T20 Neuchâtel — La Chaux-de-Fonds — Col-des-Roches*
— liaison importante située sur l'axe Besançon — Neuchâtel — Berne;
— caractéristiques d'une route d'importance nationale, cette route de La

Vue-des-Alpes constitue la traversée la plus importante de la chaîne du Jura, car elle relie une population de 60.000 habitants des Montagnes neuchâteloises avec le Plateau suisse;

- de grands travaux d'amélioration ont été réalisés entre La Chaux-de-Fonds et Valangin;
- travaux en cours entre Le Locle et La Chaux-de-Fonds.

5. *La route principale T6
Bienne — Moutier — Delémont —
Porrentruy — Boncourt*

- liaison où domine le trafic professionnel et pendulaire;
- le canton du Jura y voit une artère vitale entre le réseau autoroutier du Plateau suisse et l'autoroute française A36 dans la région de Belfort (avec en Suisse les sorties Moutier — Bienne et Moutier — Oensingen);
- dessert de nombreuses entités régionales dans la chaîne du Jura avec une population de près de 100.000 habitants.

1.3. *Positions cantonales en matière de routes transjurassiennes*

La position des cantons concernés¹ peut se résumer de la manière suivante:

Entre Bâle et Genève, cinq axes doivent être qualifiés d'importance nationale. Trois se révèlent essentiels et sont à aménager en priorité. Ce sont:

1. la N1/N9 Lausanne — Vallorbe — Pontarlier — Besançon;
2. la N1/T20 Berne — Neuchâtel — La Chaux-de-Fonds — Morteau — Besançon;
3. la T6 Bienne (ou Oensingen) — Moutier — Delémont — Boncourt — Belfort/Montbéliard.

La T20 et la T6 doivent être intégrées au réseau des routes nationales dont fait déjà partie la N9 (Chavornay — Vallorbe).

Deux autres axes se révèlent importants et méritent attention:

4. la T6 Neuchâtel — Les Verrières — Pontarlier — Besançon;
5. la T123 Nyon — La Cure.

¹Résumée à partir de l'étude de mars 1980: «Routes transjurassiennes».

Des travaux de construction sont actuellement en cours, des projets sont à l'étude et des propositions de nouvelles liaisons sont formulées. Toutefois, il nous apparaît que les bases nécessaires à la définition de cette conception des liaisons transjurassiennes pour l'ensemble de la chaîne ne sont pas encore suffisantes. Quelle est en fin de compte la finalité de ce réseau? Il doit certes d'abord répondre aux besoins du trafic, mais il doit aussi, à nos yeux, contribuer à l'aménagement et au développement de la chaîne du Jura. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de dégager les caractéristiques spatiales et économiques de cette région du pays. Il s'agit donc de mettre en évidence le contexte régional dans lequel va s'insérer ce réseau routier.

2. *Les caractéristiques de la chaîne du Jura¹*

2.1. *Les caractéristiques spatiales*

La chaîne du Jura est une région qui présente sur le plan spatial des caractéristiques bien spécifiques. Il s'agit d'une région:

- très cloisonnée;
- dotée d'un réseau urbain peu hiérarchisé;
- qui apparaît de plus en plus marginalisée.

1. *Une région très cloisonnée*

Ce cloisonnement est bien évidemment lié au relief qui découpe la chaîne en plusieurs unités naturelles assez semblables les unes aux autres. Les régions alpines, quant à elles, se sont organisées le long des grandes vallées et de leurs affluents. Il n'en est pas de même

¹Ces considérations s'appuient sur notre expérience acquise de 1973 à 1980 en qualité d'adjoint du délégué au développement économique du canton de Berne; elles reposent également sur l'étude de Jacques Barbier, menée au sein de la CEAT, «La chaîne du Jura suisse, monographie d'une région industrielle en mutation», février 1979, et sur les programmes de développement des régions de montagne: «Jura» (Université de Neuchâtel et Urbaplan), «Centre-Jura» (Université de Neuchâtel et Atelier 5), «Jura-Bienne» (Métro/KPG, Haag et Gramm).

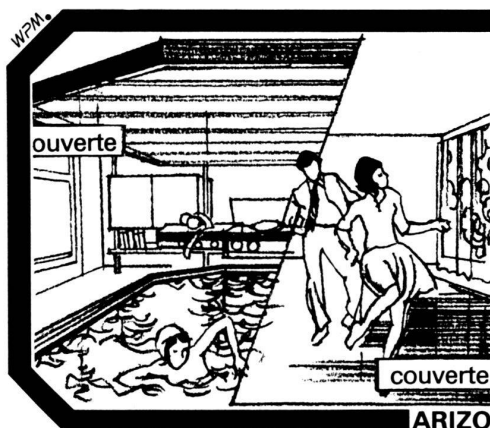
dans la chaîne du Jura où les caractéristiques physiques (l'altitude, la morphologie, le climat) vont donner naissance à de petites régions très autonomes et qui sont reconnues comme telles par leurs habitants. On est Ajoulot, on est du Val-de-Travers, de la Vallée de Joux, etc.

Ce cloisonnement lié au relief va être accentué par l'activité économique dominante de la chaîne, l'horlogerie qui, compte tenu de ses caractéristiques, essaiera dans toutes les régions jurassiennes. Un savoir-faire et une technologie propres, des produits intermédiaires et des produits finis de haute valeur et de faible volume ainsi que l'organisation professionnelle de la branche, c'est-à-dire le statut horloger, vont faciliter la dispersion de l'activité horlogère dans de multiples unités de production, surtout petites et moyennes, qui pouvaient se contenter d'une infrastructure de transport légère. De plus, les hauts revenus dégagés par l'industrie horlogère (profits, salaires) vont permettre aux collectivités locales de se doter relativement bien en équipement collectif. Il y aurait certes des nuances à apporter, mais il n'en reste pas moins que ces données économiques combinées avec le relief créeront avec le temps ces petites unités jurassiennes semblables les unes aux autres, faiblement complémentaires, tant du point de vue économique que de celui de l'infrastructure et des services.

2. *Une région dotée d'un réseau urbain peu hiérarchisé*

L'observation de la réalité le prouve: la ville, plus exactement le réseau d'agglomérations urbaines, est à l'origine de la croissance économique régionale. Elle en est d'ailleurs également le reflet. Or, sur ce plan, la chaîne du Jura se singularise également.

En effet, le réseau urbain jurassien va se structurer à partir des développements et des besoins de l'industrie dominante: l'horlogerie. Le phénomène de l'urbanisation va se manifester sous l'effet de la concentration des ouvriers dans des ateliers de plus grande dimension, concentration qui s'est opérée à la fin du XIX^e siècle. Dans chaque entité régionale de la chaîne du Jura, l'une ou l'autre localité s'est ainsi développée,



La piscine-œuf de Colomb

• Une idée lumineuse: la «piscine intérieure thermo A.P.». Couverture thermique levée: piscine libre pour les joies du bain. Couverture abaissée: piste de danse, local pour réunions animées, parties de ping-pong, bricolage. Extra, non?

ARIZONA POOL 4222 ZWINGEN

ARIZONA POOL
No 1 de la piscine!

BON

pour documentation piscine intérieure thermo piscines chauffages solaires sauna

A: ARIZONA POOL 4222 ZWINGEN IB 47

Prén., nom: _____

No, rue: _____

NP, lieu: _____

drainant la main-d'œuvre de sa région d'implantation, pour atteindre la taille de ces nombreuses petites villes industrielles, semblables les unes aux autres et faiblement complémentaires, villes de 5000 à 10.000 habitants (à l'exception de La Chaux-de-Fonds et du Locle) que nous connaissons encore actuellement. Cette structure urbaine va se figer. Comme dans le reste de la Suisse, elle n'évoluera pas sous l'effet du développement des activités de services qui demeureront sous-représentées dans la chaîne, tant du point de vue quantitatif que qualitatif, plusieurs raisons expliquant ce blocage du développement tertiaire:

- l'horlogerie n'a eu que des effets très limités sur le développement du tertiaire jurassien; d'une part, elle va «in-térioriser» de nombreuses activités de services dont elle avait besoin et, d'autre part, la structure figée de la branche, tant au niveau technique que commercial, limitera sa demande de services;

- les petites localités accueillent en fait les services courants liés aux besoins de leur propre population. Leur zone d'influence est limitée par le relief, la distance, la concurrence des autres petites villes voisines qui sont semblables, et surtout elle sera limitée par l'absence d'un réseau de transport articulé de manière cohérente entre toutes ces localités jurassiennes;

- enfin, ce blocage du tertiaire jurassien va être accru par la proximité, au pied de la chaîne du Jura, de plusieurs localités (Soleure, Bienne, Neuchâtel, etc.) de rang supérieur pour la qualité et la diversité de leurs services; c'est dans ces localités que les entreprises de la chaîne trouveront les services nécessaires à leur activité (fiduciaire, avocat, ingénieur, etc.). Cette dépendance a d'ailleurs été accentuée par l'orientation de plusieurs voies de communications à partir de la chaîne en direction de ces centres urbains du Plateau.

3. Une région de plus en plus marginalisée

Cette marginalité se vérifie sur le plan des grandes voies de communications. Avec la mise en place progressive du réseau des autoroutes suisses et françaises sur sa périphérie, la chaîne du Jura se trouve de plus en plus entourée, mais rarement traversée par ce nouveau réseau routier. Cette situation se vérifie également dans les domaines des liaisons ferroviaires et des corridors d'équipement énergétique (tels que la distribution de gaz) qui se mettent peu à peu en place en Suisse.

Cette marginalité est encore accentuée par une situation de région frontrière qui ne l'avantage guère. L'économie du Jura français proche est peu développée ou de manière unilatérale, et n'offre pas beaucoup de complémentarités (à l'exception des travailleurs frontaliers). De plus, les efforts qui y sont menés en matière de développement et d'industrialisation s'arrêtent pratiquement au pied du Jura sur l'axe des pôles qui vont de Besançon à Mulhouse. Or, ces pôles français sont relativement éloignés des grands centres urbains suisses pour espérer l'apparition d'effets cumulatifs de développement sur un axe transjurassien.

Enfin, l'économie va encore renforcer cette marginalité géographique. En effet, du fait de ses caractéristiques techniques et commerciales, l'horlogerie ne développera qu'un réseau très tenu de relations interindustrielles et financières avec le reste de l'économie suisse. Dans cette optique, le développement économique de la chaîne du Jura a été très autarcique, contribuant ainsi à sa marginalité.

2.2. Les caractéristiques socio-économiques

Sur le plan socio-économique, trois principales caractéristiques peuvent être mises en évidence:

- une prédominance industrielle;
- une industrie régionale en pleine restructuration;
- une évolution démographique défavorable.

1. Une prédominance industrielle

Avec deux tiers des emplois dans le secteur secondaire, la chaîne du Jura est une région à prédominance industrielle. Elle est même la région la plus industrialisée de Suisse. Dans ce secteur, les emplois se répartissent à raison de 40 % dans l'horlogerie, 40 % dans les machines et la métallurgie et 20 % dans d'autres branches. Les services occupent, quant à eux, un quart de la main-d'œuvre. Il convient en outre de relever la contribution très limitée du tourisme à l'économie de la région (effets réduits tant au niveau des revenus que de l'emploi).

2. Une industrie régionale en pleine restructuration

L'industrie de la chaîne du Jura est en pleine restructuration. C'est à la fin des années 1960 que ce processus s'est annoncé. L'horlogerie, branche dominante, commence à rationaliser son appareil de production. Il en résulte une

certaine déqualification des emplois horlogers et une diminution relative des salaires dans la branche. De troisième en 1965, l'horlogerie passe en 1975 au huitième rang des neuf branches recensées par l'Ofiamt pour le niveau des salaires. Les entreprises recourent alors de manière accrue à du personnel féminin et étranger.

Cette évolution s'inscrit dans un contexte de haute conjoncture où les régions développées du pays font preuve de dynamisme et drainent les capitaux et surtout la main-d'œuvre. Au début des années 1970, cette restructuration va s'accroître sous l'effet de trois phénomènes: la concurrence étrangère, le ralentissement conjoncturel et surtout les développements de la technologie électronique. Le bilan de cette évolution peut se résumer dans ces quelques chiffres. De 1970 à 1979, le nombre des emplois horlogers est passé de 89.448 à 46.716 (soit une baisse de 48 %), alors que celui des entreprises a diminué de 1618 à 867 unités (soit un recul de 46 %). Ce phénomène de restructuration va également affecter, mais dans une moindre mesure, le secteur des machines et de la métallurgie. La région est donc contrainte à un redéploiement de ses activités industrielles. Sa tradition industrielle, son tissu industriel, son potentiel de main-d'œuvre spécialisée dans les travaux de précision et la volonté de développement manifestée par les pouvoirs publics concernés constituent les meilleurs garants du succès de ce redéploiement qui doit s'opérer autour de trois axes:

- la consolidation des entreprises horlogères restantes, notamment par une orientation vers les fabrications de haut de gamme;

- la mise en valeur des potentialités industrielles en suscitant et valorisant les applications nouvelles du savoir-faire horloger. A partir de la technologie électronique qui a été captée et maîtrisée dans la région, celle-ci doit s'orienter vers de nouveaux produits pour des marchés non horlogers; il s'agit pour les entreprises de la région de se diversifier en s'insérant dans de nouvelles filières de production;

- implantation de nouvelles industries en provenance de l'étranger, spécialement de l'étranger.

3. Une évolution démographique défavorable

Cette restructuration industrielle et la faiblesse du secteur tertiaire expliquent l'importante émigration d'origine professionnelle que connaît la chaîne du Jura. Les demandes d'emploi de la po-



DOCUMENTATION :



JOINT DE REPRISE DE BETONNAGE ENTRE

«RADIERS & MURS»

MASTIX S.A., Rumine, 48 - 1005 - LAUSANNE ■ Téléphone : 021 23 42 78

BFL - MASTIX



pulation locale ne peuvent être satisfaites par les entreprises de la région, contraignant ainsi cette population, en particulier les jeunes, à émigrer vers les centres industriels du Plateau suisse. Parallèlement s'opère une substitution de cette main-d'œuvre suisse par du personnel étranger.

Ce phénomène explique l'évolution démographique défavorable de la chaîne du Jura. Cette évolution est une constante de cette région qui a enregistré une augmentation de population de 23 % de 1910 à 1975, alors que ce taux est de 75 % pour l'ensemble de la Suisse. Cette émigration a pris de l'ampleur au cours de ces dernières années, risquant même de compromettre l'avenir de certaines régions de la chaîne du Jura en les entraînant dans un cercle vicieux du sous-développement (diminution des ressources fiscales, infrastructure sous-utilisée, perte d'attrait de la région).

3. Les aspects spatiaux et économiques d'une conception des liaisons routières transjurassiennes

3.1. De la nécessité d'une politique globale de développement

L'examen des données spatiales de la chaîne du Jura révèle donc plusieurs traits caractéristiques: le cloisonnement, la marginalité et la faiblesse d'un réseau urbain peu hiérarchisé, dépourvu d'interdépendances et mal doté en activités tertiaires. C'est dans un tel cadre spatial que s'inscrit la restructuration de l'économie, en particulier de la branche dominante, l'horlogerie, restructuration qui est à l'origine d'un déséquilibre du marché du travail, surtout sur le plan qualitatif, entraînant une émigration professionnelle et donc une diminution de population. La chaîne du Jura est ainsi confrontée à un défi, et il lui appartient de le relever en mettant sur pied une politique globale en matière de développement économique et d'aménagement régional. Cette politique doit s'articuler autour de trois objectifs:

- créer les conditions d'un marché régional aussi vaste et diversifié que possible; beaucoup plus que de créer de nouveaux emplois additionnels, l'objectif est de favoriser le maintien et la substitution des emplois existants;
- acquérir une plus grande autonomie en matière d'activité de services; la dépendance face aux centres extérieurs doit être réduite;
- rentabiliser au maximum les équipements collectifs actuels et futurs, cet objectif prenant un poids tout particulier avec la diminution de la population.

La chaîne du Jura doit rechercher la plus grande autonomie possible face à l'extérieur et créer les conditions d'un processus cumulatif de développement en tirant profit de toutes ses potentialités (savoir-faire technique, aptitude de

la main-d'œuvre, potentiel technologique, tissu industriel, etc.). Une telle orientation se justifie d'autant plus dans la situation économique nationale et internationale actuelle caractérisée par un faible taux de croissance. Cette stratégie est d'ailleurs retenue par les régions LIM qui recouvrent le territoire de la chaîne du Jura.

La réalisation de cette stratégie de développement implique bien évidemment la mise en œuvre de multiples mesures. Les liaisons routières en sont une, et elles doivent contribuer à la réalisation des objectifs définis précédemment. Or, il nous apparaît très clairement que ces objectifs ne seront atteints qu'à la condition de rassembler, de rapprocher ce qui existe et de solidariser les différentes unités régionales du Jura en créant entre elles le maximum d'interdépendances, afin de tirer profit de toutes les potentialités de la chaîne du Jura. Ce sera donc le rôle des transports de créer les conditions pour favoriser le libre choix d'un lieu de résidence, pour offrir à la main-d'œuvre et aux entreprises un marché du travail vaste et diversifié, pour élargir le potentiel de clientèle des activités de services, pour faciliter l'accès aux équipements collectifs. Sous l'angle de l'économie et de l'aménagement, les liaisons routières dans le Jura doivent être conçues en priorité en fonction des besoins d'échanges internes de la chaîne (solidariser les entités régionales). C'est dans cette optique que nos éléments de proposition sont formulés, en se souvenant cependant qu'un certain nombre de priorités et d'options exercent un effet contraignant sur nos possibilités de choix dans le domaine routier.

3.2. Des priorités et des options contraignantes

Sur ce plan, sept points doivent être évoqués:

1. Selon l'option défendue, les liaisons routières retenues à travers la chaîne du Jura (au nombre de 5) doivent être conçues pour répondre aux besoins des régions jurassiennes. Il ne faut pas oublier cependant que ces liaisons ont une fonction sur le plan des relations franco-suisse (variable suivant les tracés), fonction qui est importante pour le planificateur à l'échelon national. Or, n'est-ce pas lui qui sera le principal bailleur de fonds? Cette double fonction d'échanges à l'intérieur de la région et d'échanges avec les régions voisines va et doit influencer la conception de chaque liaison et du réseau dans son ensemble.

Mais du point de vue jurassien, la fonction d'échanges intérieurs doit être privilégiée, surtout dans les premières étapes. Dans cette optique, il s'agit d'obtenir la meilleure accessibilité des territoires traversés, d'où l'importance du choix du tracé en fonction des potentialités à mettre en valeur (zone d'habitat, zone industrielle, accès aux équipements et aux services, effets sur

les remaniements parcellaires, etc.), d'où l'importance alors des jonctions (au sein ou à l'extérieur des localités). Seul un examen de détail de chaque tracé permettra de déterminer cette accessibilité optimale du point de vue de la région.

2. La mise en relation de la chaîne du Jura avec les axes de développement tant en Suisse qu'en France ne doit cependant pas être négligée, notamment sous l'angle du trafic de transit. Il faut rappeler qu'il est pratiquement vain, du moins à court terme, d'attendre de cette mise en relation l'apparition d'un axe de développement entre les pôles urbains du Plateau suisse et ceux situés au pied du Jura français.

Toutefois, il nous paraît qu'une attention doit être accordée au raccordement de la chaîne avec les axes de développement suisses. Les distances y sont plus courtes, et en s'y intégrant ainsi dans l'économie suisse, la chaîne du Jura peut y trouver des complémentarités et des effets d'entraînement. Elle court aussi le risque d'une dépendance accrue (par exemple pour les services) et d'être vidée de sa substance (main-d'œuvre).

La problématique est connue, mais il est plus difficile de lui trouver des solutions. Les transports ne sont qu'un volet de cette problématique. Quel sera le dynamisme de la région?

Quels seront les effets des autres mesures de développement?

Ces effets risquent encore d'être différents si l'économie est en période de croissance ou de stagnation et, en matière de transport, ils ne se manifesteront guère avant vingt à trente ans (temps nécessaire à la mise en service de l'ensemble de l'axe routier).

Il n'en reste pas moins que la chaîne du Jura doit être désenclavée. La priorité sera donnée au désenclavement par rapport au réseau suisse. Les raisons économiques (importance notamment pour l'implantation de nouvelles entreprises) justifient ce choix, sans oublier les aspects politique et psychologique de cette priorité.

3. La planification, la construction et la mise en service d'une liaison routière d'importance nationale, voire internationale, est une œuvre de longue haleine qui ne peut se réaliser que par étapes. Cet étalement des travaux est imposé par l'importance des investissements à réaliser et par la précarité du financement due aux difficultés financières de la Confédération et des cantons. Or, les problèmes mis en évidence dans la chaîne du Jura ont un caractère d'urgence. Il faut éviter que la région n'entre dans un processus cumulatif de sous-développement. Aussi la priorité dans la réalisation est-elle à accorder aux étapes dont l'apport sur le plan de l'espace et de l'économie est le plus rapide et le plus évident.

Cette option nous paraît également importante, compte tenu des efforts psychologiques apportés par la cons-

truction ou l'amélioration d'une liaison routière. Celle-ci est ressentie comme un acte de foi et de confiance dans l'avenir de la région. Elle est à même d'agir sur le comportement des acteurs économiques, à condition bien évidemment que ces liaisons déploient leurs effets avant l'an 2000.

4. L'option visant à privilégier la fonction d'échanges internes dans la conception des liaisons transjurassiennes implique que l'on s'intéresse aux relations routières longitudinales. Ces dernières ne sont guère favorisées par un relief difficile, et elles sont pénalisées par le faible poids économique et démographique des zones qu'elles desservent.

En matière de routes, la priorité des axes nord-sud semble admise et se justifier, mais on ne saurait négliger l'intérêt des axes est-ouest, en particulier les liaisons La Chaux-de-Fonds — Bienne (Vallon de Saint-Imier), Le Locle — La Chaux-de-Fonds — Saignelégier — Delémont et Delémont — Bâle.

5. Il importe également que la conception arrêtée intègre les problèmes d'environnement. Seul un examen de variantes de tracés pour les différentes liaisons routières permettra de tenir compte de cette exigence. Au stade actuel de notre analyse, on peut simplement rappeler que les tracés retenus devront, d'une part, limiter au minimum les effets néfastes sur l'environnement, et d'autre part contribuer à la mise en valeur du paysage jurassien qui constitue certainement une richesse des régions jurassiennes.

6. En outre, il faut rappeler qu'en matière de liaisons jurassiennes, des options ont déjà été prises et des travaux effectués. Ces choix et ces réalisations sont acquis. La construction de la N9 (par Vallorbe) est décidée, et les travaux débuteront en 1981. La liaison Neuchâtel — Les Verrières (par le Val-de-Travers) est quasiment améliorée (à l'exception de la partie supérieure qui est en chantier et de son raccordement à la N5). Ce sont donc des contraintes de fait que l'on ne peut plus modifier et dont il faut tenir compte pour la définition de la future conception des liaisons jurassiennes.

7. Enfin, l'analyse développée se limite aux liaisons routières transjurassiennes. Celles-ci ne constituent qu'un volet des voies de communication, et il y aurait lieu de prendre en considération aussi les liaisons ferroviaires. Leur aménagement devrait répondre à la même problématique et aux mêmes options que celles que nous avons retenues pour la route.

Dans cette optique, une étude sur l'interdépendance de ces deux moyens de transport devrait être menée. Une étude similaire serait également souhaitable sur le rôle et les possibilités des transports semi-collectifs qui sont relativement développés dans le Jura (bus scolaires, bus d'entreprises, etc.).

3.3. L'appréciation de chaque liaison routière

Après avoir défini les objectifs des voies de communications routières ainsi que les contraintes qui conditionnent leur réalisation, il convient de formuler notre appréciation quant au rôle et à l'apport des différentes liaisons transjurassiennes pour le développement économique et l'aménagement de la chaîne du Jura. Cette appréciation a un caractère général, sommaire, et s'adresse à chaque axe pris isolément. Il est évident que des interdépendances étroites existent entre toutes ces liaisons transjurassiennes. On ne peut arrêter une décision au sujet de la Transjurane (choix du tracé, caractéristiques de la route, étape de réalisation, coût, etc.) sans en tirer les conséquences pour la liaison de La Vue-des-Alpes (et inversement). Au stade actuel de notre réflexion, il n'est pas possible de prendre en considération de telles interdépendances.

Dans le cadre de cette analyse, on ne peut également affirmer si nos propositions se traduisent par la réalisation d'un nouveau tracé, l'amélioration d'un tracé existant ou la combinaison de ces deux solutions. Pour prendre en considération cet aspect technique, des études plus approfondies et de détail sont encore nécessaires.

1. La liaison T123

Nyon — Saint-Cergue — La Cure

C'est avant tout une liaison de transit sur l'axe Dijon — Dôle — Genève — Chamonix relativement importante dans l'optique touristique. Son apport pour la chaîne jurassienne est cependant limité:

— ce trafic de transit n'entraîne que peu de répercussions pour l'économie locale et régionale;

— la région jurassienne desservie est petite et très excentrique; seule la localité touristique de Saint-Cergue et environs paraît devoir tirer profit, dans le Jura, de cette route.

Sous l'angle de la desserte interne de la chaîne du Jura (priorité retenue), cette liaison de la T123 est d'un intérêt réduit. On peut également se demander si cet axe de transit international ne sera pas concurrencé avantageusement et perdra de son importance lorsque les axes Dôle — Genève (N5) et Besançon — Vallorbe — Lausanne (N57) seront améliorés.

2. La liaison N1/N9

Lausanne — Vallorbe — Pontarlier

Il s'agit de la traversée jurassienne la plus fréquentée par le trafic de transit franco-suisse, surtout en été (le trafic y est doublé).

La réalisation de cette liaison jurassienne (la seule intégrée au réseau des routes nationales) a été décidée, et les travaux sont en cours. La mise en exploitation sur territoire suisse est prévue par étapes entre 1981 et 1985. Cette liaison est donc acquise.

Les effets à escompter pour la partie montagneuse de la chaîne du Jura nous paraissent faibles:

— sur territoire suisse, elle traverse une zone peu peuplée, et Vallorbe est la seule commune jurassienne à pouvoir tirer profit de sa situation sur cet axe;

— la N9 pourrait contribuer à un certain désenclavement de la vallée de Joux, et il appartient à cette région de définir, notamment dans le cadre de son programme de développement régional LIM, les mesures complémentaires qui permettront de tirer profit de cette liaison;

— cette importante route transversale ne permet malheureusement pas de valoriser une liaison longitudinale ouest-est en direction de Sainte-Croix.

Cette liaison répond donc plus à des besoins de trafic à l'échelon international entre la France, la Suisse et l'Italie. Elle n'aura qu'un impact limité pour la chaîne du Jura, à l'exception éventuellement de la vallée de Joux.

3. La liaison T10

Neuchâtel — Les Verrières — Pontarlier

Entièrement corrigée et aménagée dans sa partie centrale, cette route transjurassienne absorbe à la fois un trafic touristique de transit et un trafic d'importance locale (frontaliers). Cette liaison est vitale pour le Val-de-Travers. Le programme de développement LIM de cette région doit définir les mesures à appliquer pour bénéficier de cette voie de communication. Le raccordement avec la N5 est encore à réaliser.

4. La liaison T20

Neuchâtel — La Chaux-de-Fonds — Le Locle — Col-des-Roches

Cette route de La Vue-des-Alpes a bénéficié d'importants travaux d'amélioration entre Valangin et La Chaux-de-Fonds, et le tronçon à partir de cette dernière localité en direction du Locle est en chantier. Elle constitue certainement l'une des traversées les plus importantes de la chaîne du Jura. Sous l'angle des liaisons franco-suisse, son importance est plus réduite, et elle absorbe surtout un trafic lié aux travailleurs frontaliers et au commerce local. La qualité de la route sur territoire français en direction de Besançon pénalise également cet axe routier sur le plan du trafic de transit.

Mais du point de vue de la desserte interne de la chaîne du Jura, la T20 doit bénéficier d'une attention toute particulière:

— le trafic journalier moyen annuel est à La Vue-des-Alpes de 6000 à 7000 véhicules; c'est le trafic journalier moyen le plus élevé de tous les passages jurassiens et alpins;

— elle dessert les Montagnes neuchâtoises qui est certainement la région disposant du potentiel économique et démographique (70.000 habitants) le plus important et le plus aggloméré de la chaîne du Jura;

— la région amorce son redéploiement industriel, et les possibilités d'y développer certaines activités de services ne sont pas à négliger. Ces objectifs impliquent la mise en œuvre de mesures

(tant aux échelons fédéral que cantonal et régional Centre-Jura), dont l'amélioration de cette liaison routière et son raccordement au réseau des routes nationales font partie;

— ce raccordement permet de relier les Montagnes neuchâteloises aux axes de développement du Plateau suisse. La région est alors mieux à même de créer les complémentarités nécessaires à son redéploiement industriel et de réussir l'implantation de nouvelles entreprises industrielles et de services. Ce désenclavement par rapport au reste de l'économie suisse doit être également apprécié sous l'angle de son impact psychologique;

— la route de La Vue-des-Alpes est également importante pour l'accessibilité des Franches-Montagnes et du haut vallon de Saint-Imier (T30 en direction de Bienne). Elle a donc des prolongements avec des liaisons longitudinales et peut contribuer à solidariser l'espace et l'économie de la chaîne du Jura.

En ce qui concerne la réalisation, il y aurait lieu, pour autant que cela soit encore possible, d'étudier une variante avec tunnel et une variante sans tunnel. La région doit tirer profit de cette liaison au maximum et aussi rapidement que possible. L'appréciation de ces deux variantes portera sur:

— le nombre, le coût et les délais des étapes de réalisation;

— la qualité de la desserte pour la région (nombre de jonctions, accessibilité aux localités, possibilités de liaisons avec le Plateau suisse, les Franches-Montagnes et le haut vallon de Saint-Imier).

5. La liaison T6

Bienne/Oensingen – Moutier – Delémont – Porrentruy – Boncourt

La fonction d'échanges internes de cette liaison l'emporte largement sur la fonction de transit à l'échelon international. La T6 traverse une région constituée d'entités très cloisonnées:

le bas vallon de Saint-Imier, la vallée de Tavannes, la région de Moutier, la vallée de Delémont et l'Ajoie. Son tracé est conditionné par des passages naturels obligés: le Taubenloch, le col de Pierre-

Pertuis, les gorges de Moutier et le col des Rangiers. Les aménagements dont elle a bénéficié ont été apportés en fonction des besoins du trafic local et régional. Le trafic de transit international y demeure encore assez limité. L'importance de cette liaison est évidente pour les raisons suivantes:

a) Les besoins du trafic

Le volume du trafic sur cet axe routier est élevé. On enregistre notamment un trafic journalier moyen annuel de 6000 véhicules au col de Pierre-Pertuis, de 6000 également entre Moutier et Delémont et de 3500 au col des Rangiers. Les besoins du trafic justifient l'amélioration de cet axe routier. Mais il conviendrait de mieux connaître l'origine et la destination de ce trafic, qui semble plutôt se dérouler sur de petites distances, afin d'arrêter l'importance et les priorités des différentes étapes de réalisation de cet axe. Ces renseignements seraient très utiles pour définir les caractéristiques de cette liaison.

b) Les exigences du développement économique

La T6 dessert une région de 100.000 habitants environ, dotée d'un potentiel industriel très riche, en pleine restructuration. La région doit réussir son redéploiement, et il importe de procéder à son désenclavement en la reliant au Plateau suisse, mais en veillant tout particulièrement à rapprocher et à solidariser ces différentes unités régionales situées sur son axe. Il s'agit d'une condition nécessaire pour éviter que l'ouverture de la région vers l'extérieur n'accroisse encore plus sa dépendance à l'égard des pôles urbains du Plateau et ne contribue ainsi à son dépeuplement.

c) La nécessité de structurer l'espace régional

Cette Transjurane est sans doute une pièce maîtresse de l'organisation de l'espace régional traversé. Une bonne liaison va favoriser les échanges entre les unités régionales desservies. Elle va élargir les bassins de main-d'œuvre disponible, facilitera l'accès aux équipements et aux services qu'il conviendra de localiser dans les principales localités et donnera naissance à l'interdépendance et aux complémentarités qui sont encore insuffisantes à l'heure actuelle dans la région. Là également, seules des études de détail mettant en relation différentes variantes de tracé avec les données de l'aménagement du territoire peuvent déterminer le nombre des étapes de réalisation et leur degré d'urgence. Les caractéristiques techniques (nombre de voies et de tunnels, par exemple) exercent également des effets contraignants. Il faut veiller à «rentabiliser» rapidement cette liaison.

d) Les liaisons longitudinales

La Transjurane permet aussi de valoriser plusieurs liaisons longitudinales, contribuant ainsi à mieux solidariser la partie nord-est de la chaîne du Jura. Il s'agit notamment:

— de la route du vallon de Saint-Imier qui verra sa accessibilité améliorée à la fois par La Vue-des-Alpes et par la Transjurane;

— des Franches-Montagnes qui pourraient être dans une certaine mesure désenclavées (moyennant la réalisation de certains travaux sur l'axe franc-montagnard);

— de la liaison Delémont – Bâle.

Dans l'optique du développement et de l'aménagement de la chaîne du Jura, le rôle de la T6 est vital. Cet axe routier peut structurer et solidariser l'ensemble des nombreuses petites vallées de cette partie de la chaîne du Jura. En ce qui concerne l'économie du canton du Jura, il y aurait lieu de ne pas négliger l'ouverture sur Bâle qui permet l'accès aux trois systèmes autoroutiers français, allemand et suisse et de bénéficier des effets d'entraînement de l'agglomération bâloise. La justification de la T6 sous l'angle des échanges franco-suisse doit être, à nos yeux, encore démontrée. De même, une analyse s'impose pour apprécier les effets d'entraînement pouvant résulter d'une meilleure mise en relation du Jura avec la France et avec le Plateau suisse par la sortie d'Oensingen.

En conclusion

Sous l'angle du développement et de l'aménagement, il importe que les liaisons routières transjurassiennes contribuent à rapprocher et à solidariser les différentes entités régionales de la chaîne du Jura. Elles doivent donner naissance aux interdépendances nécessaires à cette région pour qu'elle puisse tirer profit de toutes ses potentialités économiques et démographiques, et réduire ainsi sa dépendance face à l'extérieur. C'est dans cette optique que nous avons livré nos premiers éléments de réflexion et de propositions. L'analyse est encore sommaire et doit être affinée pour dégager, dans l'optique économique et spatiale, d'une part, les caractéristiques de chaque liaison transjurassienne et, d'autre part, les interdépendances entre toutes ces liaisons. Il appartient aux cantons de la chaîne jurassienne de mener en commun cette analyse et cette réflexion.

Michel Rey,

économiste, secrétaire général de la Communauté d'études pour l'aménagement du territoire (CEAT)

ERIC REYMOND SA

**BRÛLEURS À MAZOUT ET À GAZ
CITERNES**

Vente - Installations - Entretien



1006 LAUSANNE
7, rue du Crêt
Tél. 021/27 62 33