

Transports et coopération transfrontalière

Autor(en): **Bourquard, Jean-Xavier**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **72 (1992)**

Heft 3

PDF erstellt am: **20.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-887243>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Transports et coopération transfrontalière

Jean-Xavier Bourquard, Délégué aux transports de la République et Canton du Jura

LES TRANSPORTS : UN RÔLE PRIMORDIAL

Le 20 août 1992, la République et Canton du Jura signe à Lucelle un accord de coopération avec le Département du Haut-Rhin. Cet acte d'amitié, fruit de la volonté commune de deux régions, s'inscrit dans le cadre de la coopération transfrontalière des collectivités et autorités territoriales définie par le Conseil de l'Europe et ratifiée par la France et la Suisse. La coopération entre les deux régions portera sur de nombreux domaines, dont les transports. Cet exemple démontre bien que les frontières physiques entre les Etats, artificielles lorsqu'elles tendent à séparer des régions ou des peuples ayant les mêmes aspirations et des intérêts économiques identiques, n'ont plus aucune valeur pour ceux qui décident d'unir leurs efforts pour réaliser des projets communs.

L'ouverture du grand marché européen de 1993, facteur d'impulsion pour le développement des transports routiers, ferroviaires et aériens entre les régions d'Europe, a permis d'accélérer la planification des infrastructures indispensables aux nouveaux échanges qui voient déjà le jour. Les grands projets ne sont plus pensés régionalement, mais font l'objet d'une concertation entre les régions. Français, Suisses et Allemands œuvrent ensemble pour concevoir une desserte interrégionale de la Regio Basiliensis. Une démarche identique est menée par la Région de Franche-Comté et les cantons suisses

de Vaud, Berne, Neuchâtel et Jura dans le cadre de la CTJ⁽¹⁾ pour l'amélioration des axes ferroviaires reliant Dijon à Lausanne via Vallorbe et à Neuchâtel et Berne par les Verrières.

L'Europe qui s'ouvre permettra plus de mobilité entre les Etats qui la composent. Une forte augmentation des déplacements étant prévisible, les infrastructures de transports doivent impérativement être adaptées rapidement pour répondre aux nouveaux besoins ainsi générés.

Que ce soit dans les domaines culturels, professionnels, médicaux ou de l'éducation, les échanges iront en s'amplifiant. Comment répondre de façon appropriée à ces nouveaux flux, comment résoudre les aspects financiers des infrastructures interrégionales, voilà les problèmes auxquels sont confrontées les régions transfrontalières de l'Arc jurassien.

POLITIQUE NATIONALE DES TRANSPORTS : ET LES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES ?

La demande croissante en moyens de communication modernes, performants et sûrs a poussé les entreprises nationales de chemins de fer à développer de nouvelles rames confortables, circulant à haute vitesse, permettant de relier les grands centres dans un laps de temps concurrentiel par rapport à l'avion.

Les fréquentations de ces nouveaux moyens de déplacement rapides (TGV, ICE, AVE, etc.) ont rapidement permis aux régies nationales de dégager des bénéfices sur ce type de trafic. Tout naturellement, elles ont favorisé le développement de ces liaisons inter-cités, parce qu'elles étaient nécessaires d'une part, et rentables d'autre part.

La politique de la SNCF en France, comme celle des CFF en Suisse, tend à privilégier les investissements sur les axes performants, ceci au détriment du trafic régional, spécialement dans les régions périphériques.

Les pouvoirs publics, vu la situation financière précaire des grandes régies de transport, exigent des économies et la suppression de certaines presta-

⁽¹⁾ Communauté de travail du Jura regroupant les Départements français du Doubs, de la Haute-Saône, du Jura et du Territoire de Belfort et les Cantons suisses de Berne, du Jura, de Neuchâtel et de Vaud.

tions non rentables. La faible fréquentation des trains régionaux, dont les horaires sont parfois inadaptés, ou qui répondent mal à des besoins réels (choix du matériel, coût d'exploitation disproportionné, etc.) "justifie" des mesures de rationalisation qui défavorisent les régions, tant sur le plan national qu'international, quand les liaisons ne sont pas purement et simplement supprimées.

Face à ces nouveaux défis, les collectivités publiques concernées se mobilisent et organisent, de manière isolée parfois, mais le plus souvent conjointement, une desserte différente et mieux adaptée aux besoins régionaux. Le tribut à payer est cependant lourd, car ni la SNCF ni les CFF n'indemnisent totalement les régions pour ce transfert de responsabilité.

En France, c'est le conventionnement - contrat passé entre la SNCF et le Conseil régional concerné - qui règle les modalités financières des prestations assurées par la SNCF, mais organisées par la Région qui doit aussi les financer en grande partie ou en totalité.

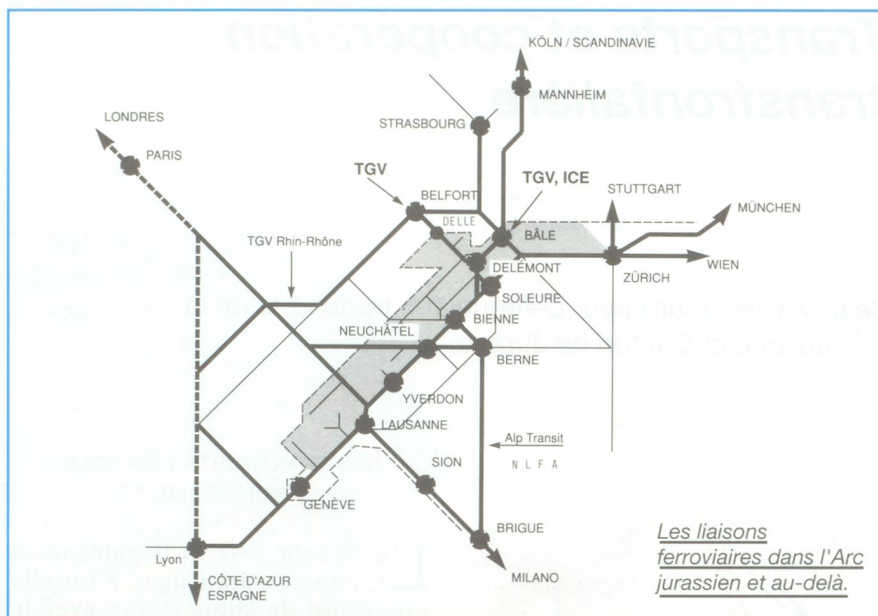
Côté helvétique, les problèmes sont quasi identiques. Des lignes sont supprimées ou voient leur desserte notablement diminuée, au nom de la rentabilité. Des essais sont actuellement en cours pour remplacer le train par le bus, moyen de transport plus souple et moins coûteux.

Les relations interrégionales, ou plutôt internationales, menacées par les décisions prises souvent unilatéralement par la France ou la Suisse, concernent aussi l'Arc jurassien, thème du chapitre suivant.

LES LIAISONS TRANSFRONTALIÈRES DANS L'ARC JURASSIEN : PROBLÈMES ET SOLUTIONS

Les décisions prises d'un côté de la frontière ont souvent des incidences importantes sur la desserte de la région adjacente du pays voisin.

Les exemples suivants démontrent l'interaction et la dépendance des transports dans les régions périphériques.



*Les liaisons
ferroviaires dans l'Arc
jurassien et au-delà.*

La Ligne Delle—Belfort

Chronique d'une mort annoncée

Au moment où paraît cet article, les liaisons ferroviaires reliant Delémont, capitale de la République et Canton du Jura, et le Territoire de Belfort, qui fait partie de la Franche-Comté, auront été supprimées depuis le 27 septembre 1992, à moins d'un miracle.

Il vaut la peine d'analyser ce cas, qui est un exemple typique du processus de dégradation des prestations menant à la suppression d'une ligne ferroviaire.

Depuis longtemps déjà, la SNCF ne soutient plus pour cet axe qui a eu ses heures de gloire à l'époque des voitures Milan—Berne—Paris, puis Berne—Delémont—Belfort—Paris. Depuis la suppression de ces voitures directes en 1975, seuls deux trains directs aller-retour assurent les liaisons entre Delémont et Paris, avec changement de traction à Delle (ligne non électrifiée de Delle à Paris) et changement de train à Belfort.

La faible fréquentation, due principalement au manque d'attrait des horaires, au fait que le train ne s'arrête pas entre Delle et Belfort - les gares intermédiaires ont été démantelées après la Deuxième

Guerre mondiale -, et en l'absence de volonté de la part de la SNCF de promouvoir l'utilisation de cet axe, a été l'argument massue utilisé pour justifier l'abandon des relations voyageurs dès l'automne 1992.

Comment sauver la ligne : espoirs et action concertée

L'axe Delle—Belfort a joué un rôle important par le passé, tant sur le plan du transport des marchandises que des voyageurs. De nombreux trains reliant Londres via Calais et Paris empruntaient cette ligne pour rejoindre Milan via Berne. Itinéraire de délestage pour le trafic des marchandises, cette voie ferroviaire a un avenir si la France et la Suisse en décident ainsi.

L'ouverture du tunnel sous la Manche, l'amélioration de la traversée de la Suisse par la construction de nouveaux tunnels (NLFA²), l'augmentation des déplacements Nord-Sud, autant d'arguments en faveur du maintien de cet itinéraire dont le potentiel peu utilisé peut encore être renforcé. Les décisions sont politiques avant tout !

² Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes.

Comprenant bien cela, et forts de l'espoir que constitue la construction du TGV Rhin-Rhône vers l'an 2000, avec une gare située aux environs de Belfort, un groupe technique franco-suisse s'est fixé comme but de trouver une solution d'exploitation régionale du trafic entre Delémont—Porrentruy—Delle et Belfort.

Des solutions originales sont actuellement à l'étude, faisant appel à du matériel léger et performant. Quant à l'exploitation, on imagine une exploitation suisse jusqu'en gare de Belfort. C'est l'application dans la réalité de la libre circulation des services dans le cadre de l'EEE et de la CEE.

Les collectivités publiques de Franche-Comté et du Jura suisse, lorsque le matériel aura été trouvé et que les horaires auront été acceptés, devront décider si elles veulent financer le trafic des voyageurs dans le cadre d'un Conventionnement.

La sauvegarde de la ligne à long terme est à ce prix. Les accords de coopération passés entre la République et Canton du Jura et le Territoire de Belfort devraient justifier un engagement financier des deux régions avec l'aide d'autres collectivités publiques suisses et françaises.

Lignes transfrontalières empruntées par des TGV

Le schéma directeur national des liaisons à grande vitesse détermine, en France, les lignes aménagées et les lignes nouvelles empruntées par les TGV.

Deux axes importants pour l'Arc jurassien y sont mentionnés : Dôle—Frasne—Pontarlier—Les Verrières (—Neuchâtel—Berne) et Dôle—Frasne—Vallorbe (—Lausanne).

La Suisse, qui a pris des options en ce qui concerne l'entrée en Suisse des trains à grande vitesse, a choisi Genève et Bâle comme points d'entrée pour les TGV français.

Les Cantons de l'Arc jurassien, soucieux de défendre les axes transfron-

taliers existants entre Genève et Bâle à travers le massif jurassien, ont fait inscrire leur développement dans un arrêté fédéral du 4 octobre 1991³.

Une étude préliminaire, commanditée par le Conseil régional de Franche-Comté a été publiée en juin 1991. Elle démontre à l'évidence le bien-fondé d'une amélioration des relations existantes et relève les avantages que les régions pourront en retirer, tenant compte également de la construction du TGV Rhin-Rhône.

Vu l'intérêt commun des régions françaises et suisses concernées par ces axes ferroviaires importants pour leur développement, il a été décidé de lancer une étude dite "lourde" financée par la CTJ. Du côté des CFF et de la Confédération, on craint cependant qu'une revalorisation des liaisons ferroviaires entre Paris et la Suisse via Vallorbe et les Verrières ne concurrence la future liaison TGV, fort discutée par la SNCF, entre Genève et Mâcon.

Les intérêts des régions transfrontalières ne coïncident pas forcément avec la politique de l'Etat fédéral. Il est pourtant légitime qu'elles se préparent à l'Europe de demain en améliorant les infrastructures qui les relie par delà les frontières.

L'Arc jurassien l'a bien compris et la concertation se concrétise dans les faits par des engagements financiers importants pour que des régions périphériques ne soient pas définitivement isolées, car une voie de communication que l'on n'améliore pas est condamnée, à plus ou moins long terme, à disparaître.

La Ligne Le Locle—Besançon—Paris

Cette ligne, qui relie le haut-plateau neuchâtelois avec la Franche-Comté, permettant aussi d'accéder aux trains pour Paris, a fait l'objet de menaces régulières. Actuellement, ce sont des autorails français qui assurent les liaisons jusqu'au Locle. Cette relation permet de rapprocher le Pays de Neuchâtel à Besançon, en complément à l'accès routier par la route dite "des microtechniques". Elle a bénéficié du conventionnement mis en place par la Région de Franche-

Comté, en 1986, ce qui a sauvé les relations ferroviaires. Une augmentation des voyageurs de l'ordre de 30 % a même été enregistrée depuis que cette liaison est sous la responsabilité de la Région.

C'est une fois de plus la preuve qu'une ligne bien exploitée est viable, même si elle n'est pas forcément rentable, puisqu'il s'agit d'un service public.

*
* *

L'importance d'une coopération étroite entre les régions situées de part et d'autre des frontières est aujourd'hui une évidence pour tout le monde. Bien souvent, les peuples séparés aujourd'hui par une frontière ont eu une histoire commune. Les problèmes économiques qu'ils ont à résoudre se ressemblent et leurs aspirations sont identiques.

Le rôle que jouent les transports est très important sur le plan transfrontalier. Non seulement les moyens de communication permettent les échanges indispensables à la vie économique, mais ils encouragent également les échanges culturels, tout en favorisant le développement touristique. En un mot, ils sont le lien physique reliant les peuples qui, dans l'Europe de demain, devront unir leurs efforts pour développer des projets communs. Les défis à relever pour les régions transfrontalières demandent persévérance et imagination, ouverture d'esprit, voire courage, car les buts à atteindre vont parfois à l'encontre de la politique des Etats.

Le développement de ces régions passe obligatoirement par la concertation et l'abnégation de politiques recroquevillées sur elles-mêmes qui mènent invariablement à l'atrophisme. Seules les régions qui s'uniront pourront relever les nouveaux défis de l'Europe de demain. ■

³ Arrêté fédéral sur le transit alpin, art. 7, al. 2