

UNE REGION CARREFOUR ?

Jean-Marie CHEKHAB*(avec la collaboration de J.Maillardet)

Traversée par des circulations de marchandises répondant à des logiques d'échanges européennes et nationales, la Franche-Comté peut-elle se prévaloir d'être un carrefour ?

C'est à partir des trafics dont l'origine et la destination sont extérieures à la région, et appelés «trafics de transit», que l'on peut étudier la situation actuelle du carrefour franc-comtois.

Une dissymétrie des axes.

Au niveau européen, la Franche-Comté, sur le double plan du chemin de fer et de la route se trouve sur une des principales voies de communication entre d'une part : l'Europe de l'Est, la RFA et l'Alsace et d'autre part le Sud-Est de la France, l'Espagne et le Portugal. A l'échelon de la région, la vallée du Doubs est l'axe central qui concentre les principales infrastructures de communications : l'autoroute A 36 doublant la RN 83 et la voie SNCF électrifiée .

Au contraire, dans la direction perpendiculaire Nord-Ouest/Sud-Est les échanges qui se font entre d'une part la Grande-Bretagne, le Bénélux, le nord de la France et d'autre part la Suisse et l'Italie utilisent les trois «transversales» routières susceptibles d'écouler un tel trafic : du nord au sud, les RN 19, RN 57, RN 5. En ce qui concerne les voies ferrées le trafic se répartit entre les deux lignes principales : la ligne Dijon-Dole-Vallorbe et la ligne Paris-Delle et la Suisse.

Une évidence :

l'important transit Nord-Est/Sud-Ouest.

L'axe de la vallée du Doubs constitue une voie de communication majeure avec un trafic annuel d'environ 8,6 millions de tonnes de marchandises, transportées en majorité par la route.

L'autoroute A 36 se pose comme l'infrastructure principale de ce flux avec un tonnage avoisinant les 5,8 millions de tonnes. Elle est ainsi plus une autoroute de transit qu'une voie de desserte régionale.

Le trafic poids-lourds représente environ 23% du flux autoroutier total, il est pour plus de la moitié (56%) le fait de transporteurs extérieurs à la région. En 1988, la proportion de poids-lourds immatriculés en France circulant sur l'A 36

s'élève à 62%; les 38% restant sont en majorité allemands et espagnols.

Trois grands types de produits sont concernés. Un premier groupe comprend les machines, les véhicules et les objets manufacturés. Un second les produits agricoles, les animaux, les denrées alimentaires et les fourrages. Le dernier groupe est constitué par les produits chimiques.

Le transport par voies ferrées est plus faible puisque environ 2,3 millions de tonnes empruntent l'axe du Doubs et regroupent à peu de chose près les mêmes produits que la route.

Un constat :

la faiblesse des traversées jurassiennes.

Le trafic global des marchandises en transit est ici nettement inférieur à celui de l'axe précédent. En effet, seulement 1,5 millions de tonnes environ empruntent les traversées jurassiennes routières et ferroviaires.

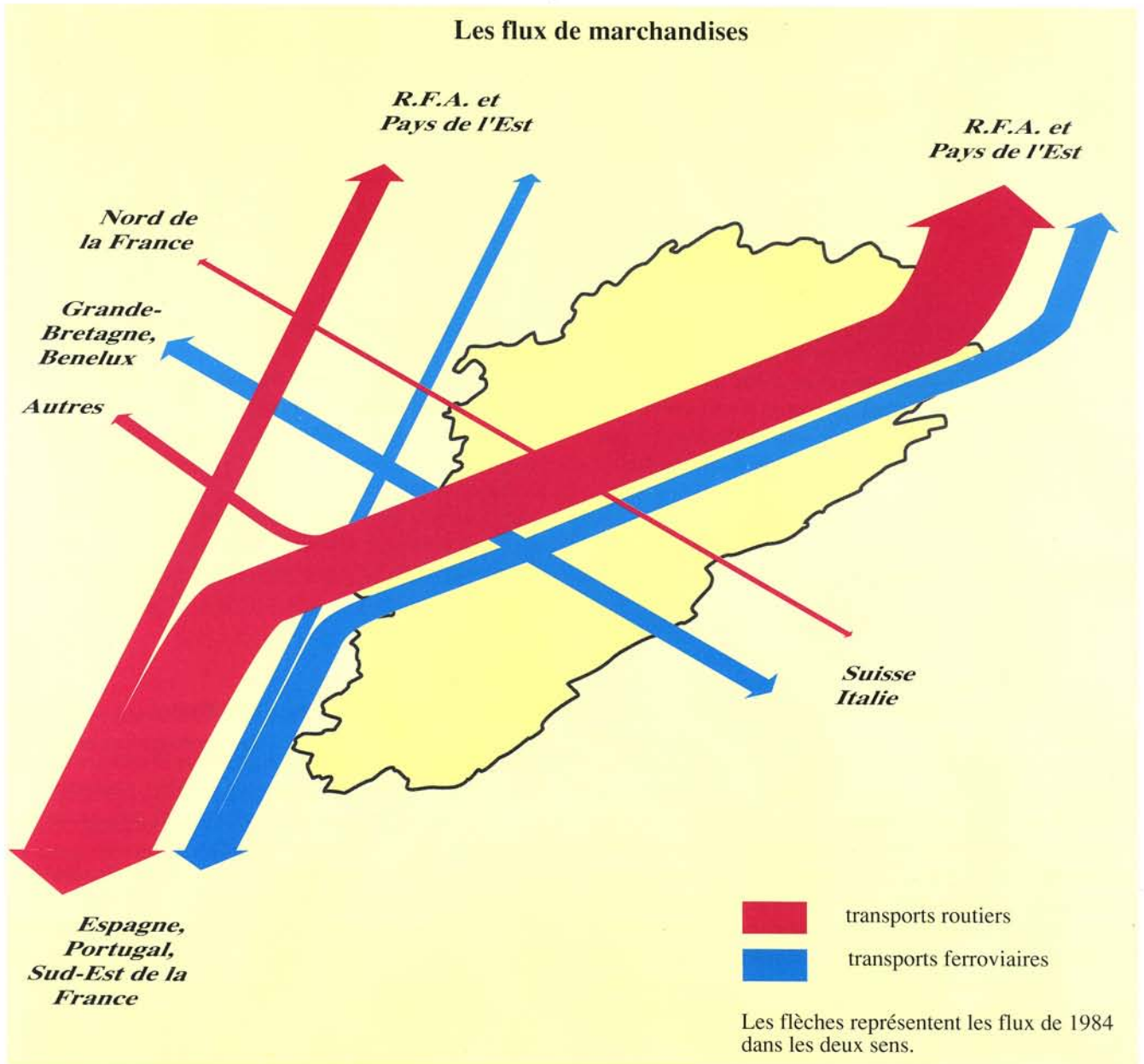
Mais, paradoxalement alors que sur l'axe du Doubs le trafic routier est majoritaire, on constate que dans la direction NO/SE la voie ferrée est le moyen de transport préférentiel. En 1986, on ne recense que 0,2 million de tonnes aux passages des postes-frontières routiers franco-suisse dont l'essentiel passe à Vallorbe.

Pour le fer, la quantité de marchandises s'élève aux environs de 1,3 million de tonnes et de même que pour la route, les plus forts passages sont enregistrés au poste-frontière de Vallorbe, celui de Delle s'inscrivant dans un déclin amorcé il y a quelques années.

En considérant la faiblesse quantitative des courants de trafics du Nord de la France vers la Suisse, on perçoit que la barrière du Jura est bien réelle, mais il est évident que ce n'est pas tant le relief qui est en cause que les réalités structurelles et conjoncturelles qui se cachent derrière cette barrière.

Plusieurs facteurs sont à mettre en avant, notamment le fait que la Franche-Comté est située à l'écart entre trois carrefours importants de circulations de marchandises : l'Alsace avec Mulhouse-Bâle, le carrefour dijonnais et le carrefour lyonnais. Il faut citer aussi la politique helvétique, très restrictive en matière de transit, qui limite le trafic routier sur son territoire au profit du transit ferroviaire. La politique tarifaire des

*D.E.A.géographie, Université de Franche-Comté



compagnies ferroviaires joue en faveur de Bâle et Modane au détriment des lignes franc-comtoises par des tarifs plus compétitifs au niveau international.

De plus, la condition indispensable pour instaurer de bons échanges avec l'extérieur et éviter la tendance actuelle au contournement réside dans l'existence d'un réseau interne puissant, facile d'accès et bien connecté aux régions voisines.

Or le retard pris dans les travaux routiers à réaliser dans les quatre départements et dans la mise hors-gel du réseau sont autant de facteurs limitatifs des trafics.

L'intérêt majeur que constitue l'aménagement des transversales routières et notamment la RN 57 qui relie l'Italie à la France doit être pris en compte, d'autant que du côté Suisse, l'autoroute Vallorbe-Chavornay vient d'être inaugurée. Il faut ajouter à cela la non-électrification de la

ligne ferroviaires Belfort-Delle pour comprendre la faible importance des courants de marchandises comparés à ceux de l'axe du Doubs.

En définitive, il ressort que la Franche-Comté n'est pas un carrefour mais un corridor qui concentre les trois-quarts du trafic de transit sur l'axe du Doubs.

L'ensemble des problèmes concernant les traversées jurassiennes aboutit à une situation qui pose le devenir de la région quant à sa future insertion dans les flux européens du grand marché de 1993. L'accroissement des échanges internationaux qui en résultera et les coopérations transfrontalières qui en découleront sont autant d'éléments qui jouent en faveur d'une politique d'aménagement favorisant l'intégration aux flux de trafics majeurs européens. ■