

AVANT-PROPOS

Parmi tous les remarquables exposés entendus lors des Rencontres universitaires jurassiennes de Tramelan, celui présenté par Giuseppe Pini¹ a particulièrement frappé les auditeurs. L'analyse percutante, faite par l'auteur, des effets potentiels de la Transjurane ouvre des perspectives implicantes pour tous les acteurs concernés : population jurassienne, milieux économiques, autorités politiques.

Il nous est dès lors apparu nécessaire de diffuser plus largement le texte de G. Pini, en le publiant in extenso dans un des Cahiers de l'Institut jurassien. Ce fascicule fait donc suite, en le complétant, au cahier no 4 qui rassemblait les résumés des autres interventions.

Nous sommes convaincus que ces deux opuscules rendent parfaitement compte de l'esprit d'ouverture interdisciplinaire qui a prévalu lors du colloque de Tramelan. La présente analyse, en particulier, appelle les acteurs socio-économiques régionaux à saisir la nouvelle chance, offerte au Jura par cette superbe réalisation routière, pour sortir de son état de marginalité.

*L'organisateur responsable
des Rencontres universitaires jurassiennes*

Michel Monbaron

¹ Giuseppe Pini est né en 1948 au Tessin. Il est docteur en sciences économiques de l'Université de Genève, avec une thèse portant sur la géographie des échanges interrégionaux de marchandises par voie ferrée et par route en Suisse (1990). Il s'est donc spécialisé dans le domaine de la géographie des transports, ce que démontrent les nombreux rapports d'expertises et publications qu'il a consacrés à ce vaste thème ces dernières années. Il enseigne actuellement la géographie aux Universités de Genève, de Fribourg et de Neuchâtel.

Les Rencontres universitaires jurassiennes ont pu être organisées par l'Institut Jurassien des Sciences, des Lettres et des Arts, grâce au généreux concours de :

- **l'Office de la Culture du Canton de Berne**
- **la délégation jurassienne de la Loterie Romande**
(au nom du Canton du Jura)
- **l'Académie Suisse des Sciences Naturelles (ASSN)**
- **l'Académie Suisse des Sciences Humaines (ASSH)**
- **Swissmetal / Boillat, Reconvilier**
- **les Ingénieurs Jurassiens Associés, Delémont**

que nous remercions vivement.

Comité d'organisation

Prof. Michel MONBARON, organisateur principal, Inst. de géographie, Fac. des sciences, Univ. de Fribourg.
Prof. André BANDELIER, Sém. de français moderne, Fac. des lettres, Univ. de Neuchâtel
Prof. Michel BASSAND, Inst. de recherche sur l'environnement construit, Dépt d'architecture, EPF, Lausanne
Prof. Jean KELLERHALS, Dépt de sociologie, Fac. des sciences économ. et sociales, Univ. de Genève
Prof. Jean-Jacques LOEFFEL, Inst. de physique théorique, Fac. des sciences, Univ. de Lausanne
Prof. Walter WAHLI, Inst. de biologie animale, Fac. des sciences, Univ. de Lausanne.

TRANSPORT ET EFFETS STRUCTURANTS

Par Giuseppe Pini

La réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport soulève inévitablement des interrogations : quels effets suscitera-t-elle sur l'organisation des territoires concernés ? Comment identifier et mesurer ces effets ? Est-il possible d'amplifier les effets positifs ? Le désenclavement de la région par la nouvelle infrastructure garantit-il le développement régional ? Voici quelques questions que j'aimerais aborder dans cet exposé.

L'exposé débutera par des généralités concernant le rôle des transports dans la vie économique et sociale d'une région et par l'explicitation de notions telles qu'effet ou impact structurant, accessibilité et potentialité de relation. Nous présenterons ensuite des données empiriques concernant l'accessibilité des régions jurassiennes et cela à des dates charnières : 1955 (situation avant la réalisation du réseau des routes nationales), 1984 (inscription de la N16 dans le réseau des routes nationales) et 2010 (fin probable de la construction du réseau des routes nationales). Nous terminerons par la discussion d'un indicateur de sensibilité régionale aux améliorations de l'accessibilité routière montrant l'existence d'impacts économiques potentiels importants sur les régions jurassiennes suite à la réalisation de la N16.

SYSTEME DE TRANSPORT ET EFFETS STRUCTURANTS : TRANSPORT = DEVELOPPEMENT ?

Il est indéniable que le système de transport revêt une importance capitale pour la vie relationnelle d'une région, de ses habitants et pour l'activité économique (le système économique que nous connaissons actuellement ne pourrait fonctionner sans un système de transport performant).

L'intérêt pour le système de transport est accru par le fait que les investissements que les collectivités y consacrent sont importants et considérés comme des instruments majeurs de la politique d'organisation du territoire. N'a-t-on pas justifié d'importants investissements dans les infrastructures de transport en évoquant les effets structurants bénéfiques pour les régions concernées par ces réalisations ? N'a-t-on pas très souvent associé la construction d'infrastructures de transport au développement économique qu'elles sont censées générer ?

Il est donc légitime de se poser la question de savoir s'il est possible par des réalisations dans l'infrastructure de transport d'orienter la distribution spatiale des activités et des hommes afin d'atteindre à la fois la rentabilité économique (objectif des entreprises) et l'équité sociale (objectif de la collectivité).

Répondre oui à cette question signifie postuler, d'une part, l'existence d'effets structurants (bénéfiques) du système de transport sur le territoire, d'autre part, la correcte connaissance des relations entre les mesures de politique des transports et les effets obtenus.

La notion d'effet structurant² nécessite d'être précisée : par effet structurant il faut entendre toute modification du comportement des agents économiques et des ménages et tout changement des structures socio-économiques qui en résulte, suite à la mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport. On observera qu'il s'agit d'effets de longue durée et que ceux-ci ne se limitent pas aux variables économiques, les changements dans les structures sociales étant également considérés comme des effets structurants.

De multiples recherches empiriques ont montré que les effets structurants (positifs) de l'offre de transport sont loin d'être mécaniques et que les certitudes sont rares quant à la nature et combinaisons des relations et à leur évolution (est-ce que les effets sur l'organisation territoriale sont dus à la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport ou sont le fruit de réactions spontanées à d'autres "événements" indépendants mais concomitants avec les mesures prises par les Autorités en terme de transport ?).

Le fait qu'une multitude d'événements se produisent indépendamment de l'intervention des Autorités, souvent en réponse à des phénomènes spatiaux tout aussi imprévus, rend ardu le partage entre les effets dus aux mesures dictées par les Autorités (par exemple, la réalisation d'une route) et les effets dus aux réactions spontanées (mais mal connues) du système spatial.

Toutefois, l'existence d'une forte influence mutuelle entre le système des transports et la répartition spatiale des activités peut difficilement être niée : la répartition spatiale des lieux d'habitation et de travail, des zones de production et de consommation est liée aux possibilités de transport; inversement, le système de transport répond à la demande issue de la séparation des lieux d'habitation, de travail et de détente.

On a constaté, du point de vue global, qu'il existe une relation entre les qualités du système de transport et le niveau de vie des sociétés : les améliorations du système sont corrélatives au relève-

² Plassard, F., Les effets structurants des autoroutes, Thèse Université de Lyon II, 1976.

ment du niveau de vie de la nation ou de la région. Il a semblé logique alors de lier les améliorations du système de transport au développement des lieux, des régions composant un pays. On a postulé, dans les années 1960, la relation causale : transport = développement. Le binôme transport / développement s'est trouvé concrétisé notamment dans l'affirmation que l'amélioration de l'accessibilité engendrerait le développement économique ou encore dans l'idée que si un lieu, une ville ou une région ne sont pas correctement développés cela tient à leur mauvaise accessibilité.

Même le Conseil fédéral adopte cette thèse dans son message sur l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane et affirme que l'on «peut démontrer qu'il existe normalement une étroite relation entre l'accessibilité (l'attrait des transports) et le niveau du développement régional»³. Malgré cette profession de foi de nos Autorités, il faut abandonner la croyance simpliste selon laquelle la réalisation d'infrastructures de transport apporterait automatiquement richesse et prospérité aux lieux qui en bénéficieraient.

Mesurer les effets structurants d'une nouvelle infrastructure de transport sur la répartition spatiale des activités quelques années après sa mise en service est très délicat car de nombreuses variables, qui influencent l'activité économique régionale, ont pu entre-temps se modifier. Il devient alors aléatoire d'établir un lien de causalité entre transport et développement. La détermination des effets structurants ex ante (avant la construction) constitue un exercice encore plus délicat. Malgré ces difficultés, dans la deuxième partie de mon exposé, je vous présenterai quelques éléments empiriques concernant l'existence d'effets structurants probables de la réalisation de la N16, éléments que je tire de l'analyse que j'ai conduite sur le réseau autoroutier et le système d'échanges interrégionaux de marchandises en Suisse⁴. Avant d'en arriver là, il est nécessaire d'explicitier la notion d'accessibilité.

L'ACCESSIBILITE REGIONALE

L'accessibilité d'un lieu qualifie sa position par rapport à d'autres lieux composant un territoire; une ville située au centre d'un territoire a, bien entendu, la meilleure accessibilité, car elle est le lieu le plus proche de tous les autres. L'accessibilité qualifie aussi la possibilité donnée à un individu ou à une entreprise d'atteindre un lieu ayant des caractéristiques recherchées (accessibilité au centre-ville, aux services sociaux ou hospitaliers, aux équipements sportifs ou culturels, ...). Pour les individus, l'accessibilité est un des facteurs influençant leur perception et leur comportement de mobilité; au-delà du gain de temps, l'élimination d'une barrière physique ou autre par la mise en service ou l'amélioration d'une infrastructure de transport a un effet psychologique sur le comportement des personnes concernées.

Dans une optique relationnelle, l'accessibilité mesure les potentialités de liaisons ou encore les potentialités d'intégration d'un lieu à des territoires plus vastes par le système de transport. Il s'ensuit qu'une modification de l'accessibilité régionale obtenue par la mise en service de nouvelles infrastructures est :

- une potentialité de production, de consommation et de distribution pour les entreprises de la région;
- une potentialité pour les habitants de la région qui, à terme, adapteront leur comportement de mobilité.

L'exploitation de ces potentialités par les acteurs économiques et les habitants est, en règle générale, bénéfique en terme de développement pour l'ensemble de la région. Toutefois, ces potentialités (ces opportunités de développement) ne sont pas obligatoirement exploitées par les différents acteurs régionaux. Ce cas de figure est détectable par une relative faiblesse des flux de personnes, de marchandises et d'échanges empruntant des liaisons de bonne qualité; cela montre qu'il n'y a pas d'intégration par les différents acteurs dans leurs pratiques de mobilité et d'échanges des avantages potentiels de la nouvelle infrastructure. Ce fait peut s'expliquer par plusieurs facteurs et notamment par des améliorations tardives des liaisons intéressant la région (le tissu socio-économique s'étant tellement dégradé auparavant que l'innovation dans l'infrastructure ne peut plus être intégrée dans les pratiques des acteurs), par l'absence de politiques d'accompagnement aux améliorations dans l'infrastructure de transport ou par l'absence de dynamisme de ses habitants, de ses entreprises ou de ses Autorités.

³ Message sur l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane, in *Feuille Fédérale*, 11 janvier 1984, p. 75.

⁴ Pini, G., Géographie des échanges interrégionaux de marchandises par la route et le rail en Suisse, Thèse FSES, Genève, 1990.

La stratégie d'amélioration de l'accessibilité des régions périphériques poursuivie par les Pouvoirs publics, au-delà des aspects d'équité sociale, est à comprendre en terme de compétition entre les lieux pour attirer ou garder des activités économiques. Dans ce contexte, pour une région périphérique en recherche de développement, il est indispensable de disposer de bonnes liaisons avec des villes d'importance nationale et/ou européenne grâce à des moyens de transport : l'amélioration de l'accessibilité qui profite surtout aux agents assurant la prospérité économique d'un lieu est nécessaire à la conquête d'investisseurs extérieurs et de marchés extérieurs.

Remarquons, toutefois, que l'existence de bonnes infrastructures de transport est nécessaire sans être suffisante en elle-même pour influencer le choix d'une localisation par une entreprise, car des milliers de sites ayant une bonne accessibilité existent en Europe. D'autres facteurs interviennent dans ce choix, notamment la qualité et le savoir-faire de la main-d'oeuvre, la qualité du site du point de vue écologique et récréatif, la réputation générale de la région et, de plus en plus, la stabilité politique et sociale.

ACCESSIBILITE ET EFFETS STRUCTURANTS : AUGMENTATION DES POTENTIALITES ET EFFET DE VIDANGE

Sans vouloir nier explicitement l'existence d'une relation entre l'amélioration de l'accessibilité et le développement, il faut être conscient que l'amélioration de la première a au moins deux effets structurants contradictoires : un effet positif d'accroissement des potentialités de la région et un effet négatif de vidange touchant des activités économiques déjà en place. L'effet positif se traduit, pour les entreprises, par une baisse des coûts de transport des produits, un élargissement de leur marché de vente, par exemple. Pour les habitants, cette augmentation des potentialités de relation correspond à un meilleur accès aux centres dispensateurs de biens et de services, à un élargissement du marché du travail ou du logement, par exemple. L'effet négatif de vidange sur les activités déjà en place est dû à la concurrence accrue des activités d'autres lieux par l'amélioration réciproque de l'accessibilité. Cette concurrence accrue peut entraîner l'abandon de certaines activités moins compétitives dans les lieux économiquement plus faibles et donc la disparition d'emplois. L'effet de vidange se manifeste aussi sur les habitants de la région : ceux-ci auront, par l'agrandissement du marché du travail, la possibilité d'un plus grand choix de places de travail peut-être mieux rémunérées. Ceci engendre, dans un premier temps, une augmentation des mouvements pendulaires quotidiens, dans un second temps, peut-être un changement de domicile avec parfois l'abandon de la région d'origine économiquement plus faible ou moins attrayante. Il en résulterait, notamment, une accélération du dépeuplement et du vieillissement de la population, un gaspillage de ressources immobilières, une dégradation des finances publiques et de la qualité de vie des habitants restant dans la région.

Pour une région périphérique en recherche de développement, l'existence de ces deux effets contradictoires rend impérative, lors de la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport d'envergure, l'élaboration de politiques régionales de soutien et d'accompagnement au niveau socio-économique, faute de quoi l'effet de vidange risque de l'emporter sur l'effet d'accroissement des potentialités; autrement dit, les bénéfices économiques escomptés par la réalisation d'une nouvelle infrastructure se transformeront, à long terme, en pertes économiques, sociales et culturelles pour la région, pour ses habitants et ses entreprises. Cette stratégie politique est d'autant plus justifiée que la probabilité que la nouvelle infrastructure de transport exerce un effet bénéfique sur l'emploi et la croissance sera nettement plus élevée si la région pratique des politiques actives de promotion économique et de recherche d'entreprises⁵, par exemple.

L'ACCESSIBILITE DES REGIONS JURASSIENNES

Afin de justifier la réalisation de la N16, le Conseil fédéral évoque dans son message aux Chambres la situation marginale évidente des régions concernées (les voies de communication contournent le Jura plus qu'elles ne le traversent), le fort compartimentage interrégional qui freine le développement de l'économie, la faible urbanisation⁶. Selon le Conseil fédéral, pour intensifier le développement économique régional et hausser le niveau de la qualité de vie des habitants, les programmes de développement exigent, pour les régions jurassiennes, une amélioration de l'accessibilité aux échelles internationale, suisse et régionale⁷.

Nous avons déterminé l'accessibilité d'une région en cumulant les temps de parcours par la route (en minutes) nécessaires pour joindre le chef-lieu régional aux 87 autres chefs-lieux régionaux⁸.

⁵ Gaudard G., Morisoli C., Roos M., Jeanrenaud C., Schwab N., Méthodes d'analyse des effets structurants des grandes infrastructures de transport, CRESUF et IRER, Fribourg et Neuchâtel, 1992, p. 22.

⁶ Message sur l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane, op. cit., p. 74.

⁷ Ibid., p. 75.

⁸ Nous adoptons pour les calculs d'accessibilité un découpage régional de la Suisse en 88 sous-régions du marché du travail.

L'accessibilité des régions qui nous intéressent est, en 1955, moyenne (Delémont, Moutier), voire mauvaise (Ajoie) (tableau no 1 et carte no 1). Même en éliminant l'effet sur l'accessibilité dû à leur localisation périphérique par rapport au pays, l'accessibilité des régions jurassiennes est de qualité médiocre et inférieure à la moyenne suisse (à titre comparatif, les régions de Genève, Coire ou St-Gall, tout en ayant une localisation périphérique, ont une meilleure accessibilité que les régions jurassiennes) (carte no 2). L'Assemblée fédérale décide, en 1960, la réalisation d'un réseau de routes nationales reliant toutes les villes suisses de plus de 30'000 habitants (à l'exception de La Chaux-de-Fonds) et 31 des 42 villes comptant plus de 10'000 habitants. Ce réseau ne concerne qu'indirectement les régions jurassiennes. La réalisation entre 1960 et 1984 d'une partie du réseau des routes nationales n'améliore en rien l'accessibilité des régions jurassiennes : bien au contraire, la politique d'aménagement du réseau des routes nationales les défavorise encore davantage que leur localisation périphérique le laisserait supposer (carte no 3). En termes relatifs, les régions de Delémont (-894 minutes), Moutier (-777 minutes) et l'Ajoie (-952 minutes) s'éloignent du reste de la Suisse (carte no 4 et tableau no 1). En 1984, l'Assemblée fédérale décide l'extension du réseau des routes nationales par une Transjurane (N16).

Tableau no 1 : accessibilité routière en 1955, 1984 et 2010, en minutes

	1955	1984			2010	1984-2010
		effective	théorique ⁹	différence		
Delémont	20'860	17'834	16'940	-894	14'802	17.0%
Ajoie	23'260	20'028	19'076	-952	16'060	19.8%
Moutier	19'804	16'778	16'001	-777	13'193	21.3%
Moyenne suisse	20'006	16'102	16'102	0	14'846	7.8%

La réalisation de cette dernière aura des répercussions importantes et bénéfiques sur l'accessibilité des régions qui nous intéressent. L'amélioration de l'accessibilité à l'horizon 2010 sera substantielle: la N16 permettra de réduire, par rapport à 1984, les temps d'accès aux autres régions suisses de 17.0 % (Delémont), 19.8% (Ajoie) et 21.3% (Moutier) (carte no 5).

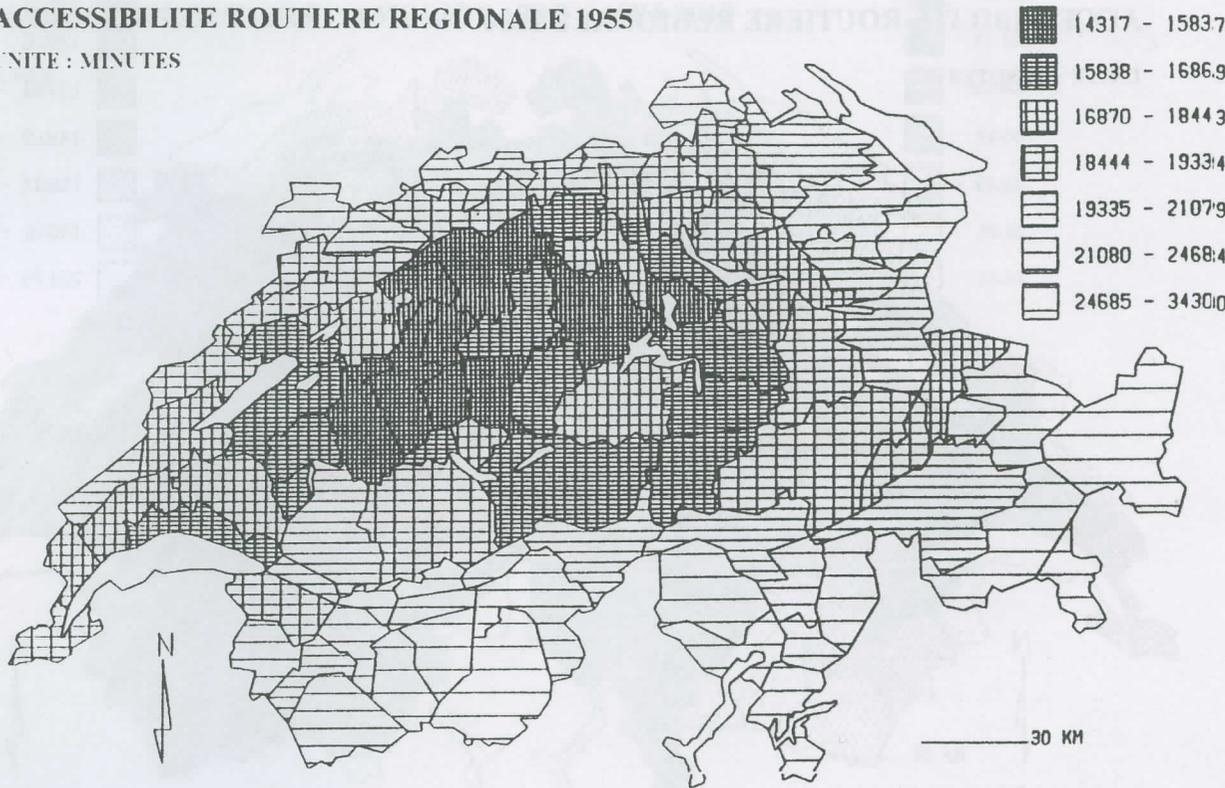
Ces améliorations de l'accessibilité sont supérieures à la moyenne suisse (7.8 %). Cela montre un effet de rattrapage indiscutable (graphique no 1) de la qualité des liaisons routières suisses intéressant les régions jurassiennes. Toutefois, à la fin de la construction du réseau des routes nationales (2010) et comparativement à la situation de 1955, les gains d'accessibilité des différentes villes suisses sont équivalents (graphique no 1). En ce sens, on peut affirmer que le réseau des routes nationales suisses ne génère pas de disparités d'accessibilité. Toutefois, il ne corrige pas celles qui existaient déjà avant sa réalisation.

Au terme de cette analyse empirique, nous pouvons affirmer que les régions jurassiennes connaîtront, à l'horizon 2010, une substantielle amélioration de l'accessibilité. Ces régions sauront tirer parti de cette potentialité; ont-elles une structure de production et de consommation pouvant profiter de cet avantage ? C'est ce que nous allons voir dans le chapitre suivant.

⁹ Selon la régression : **accessibilité 1984 = 0.89 * accessibilité 1955 - 1625**. La corrélation entre les valeurs estimées et réelles est de 0.98 (significative à 0.001).

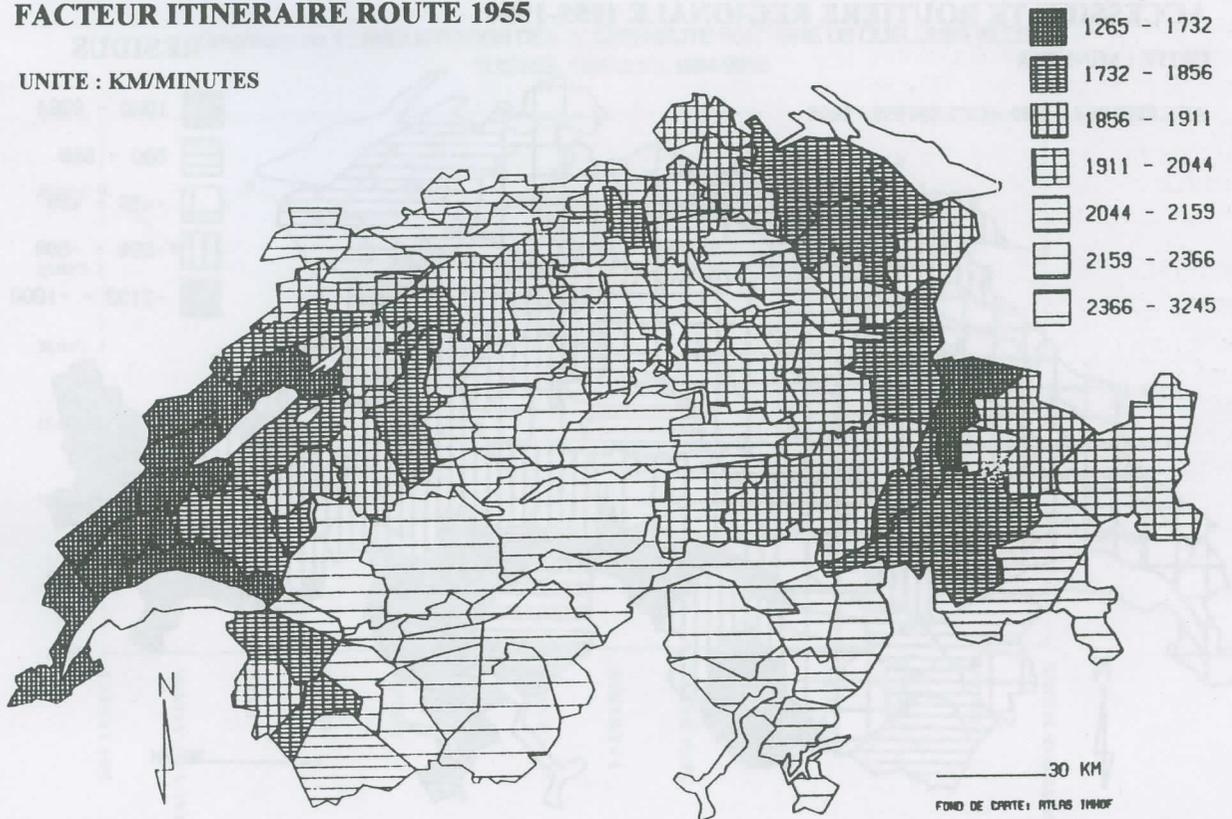
CARTE NO 1
ACCESSIBILITE ROUTIERE REGIONALE 1955

UNITE : MINUTES



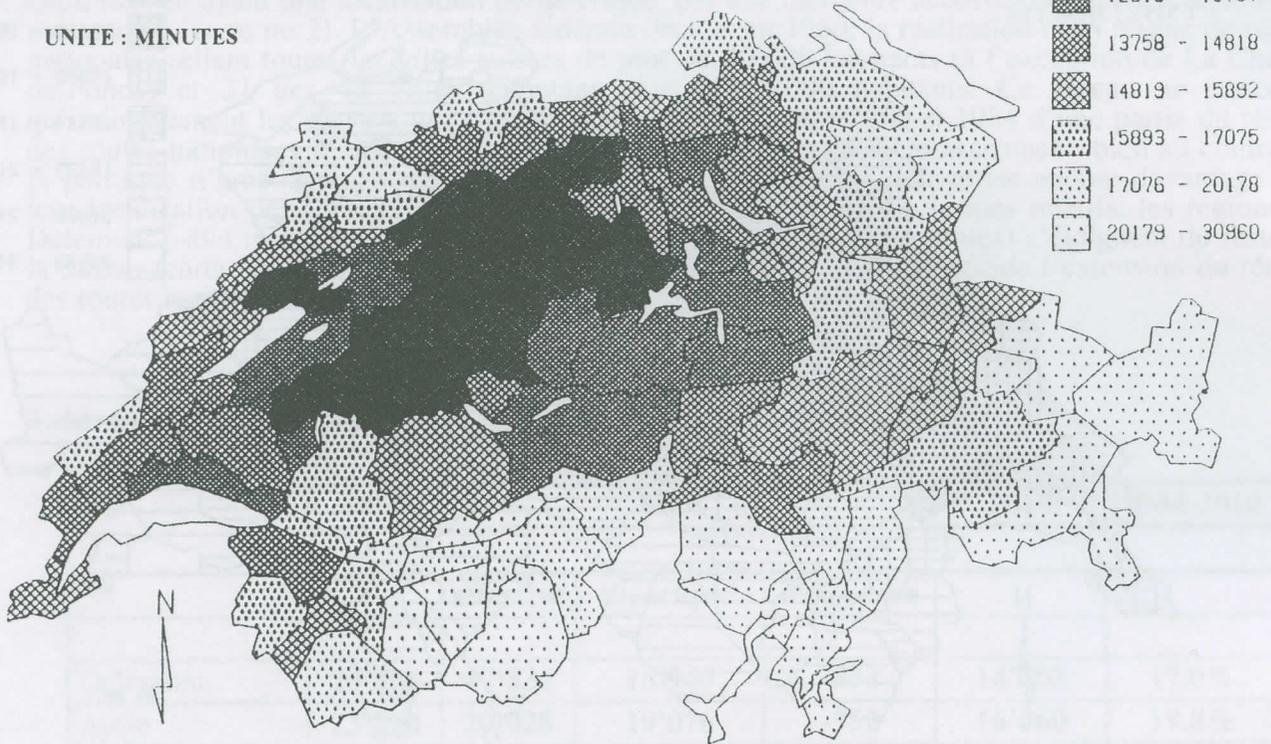
CARTE NO 2
FACTEUR ITINERAIRE ROUTE 1955

UNITE : KM/MINUTES



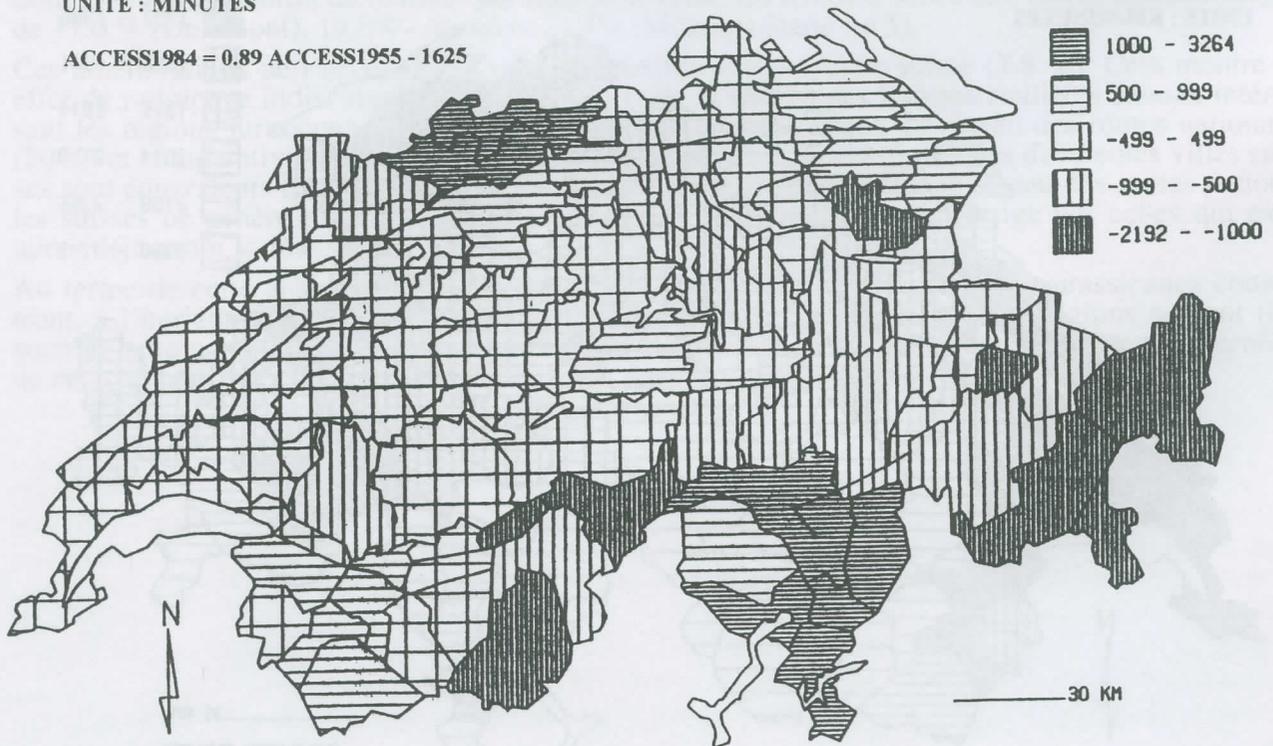
CARTE NO 3**ACCESSIBILITE ROUTIERE REGIONALE 1984**

UNITE : MINUTES

**CARTE NO 4****ACCESSIBILITE ROUTIERE REGIONALE 1955-1984**

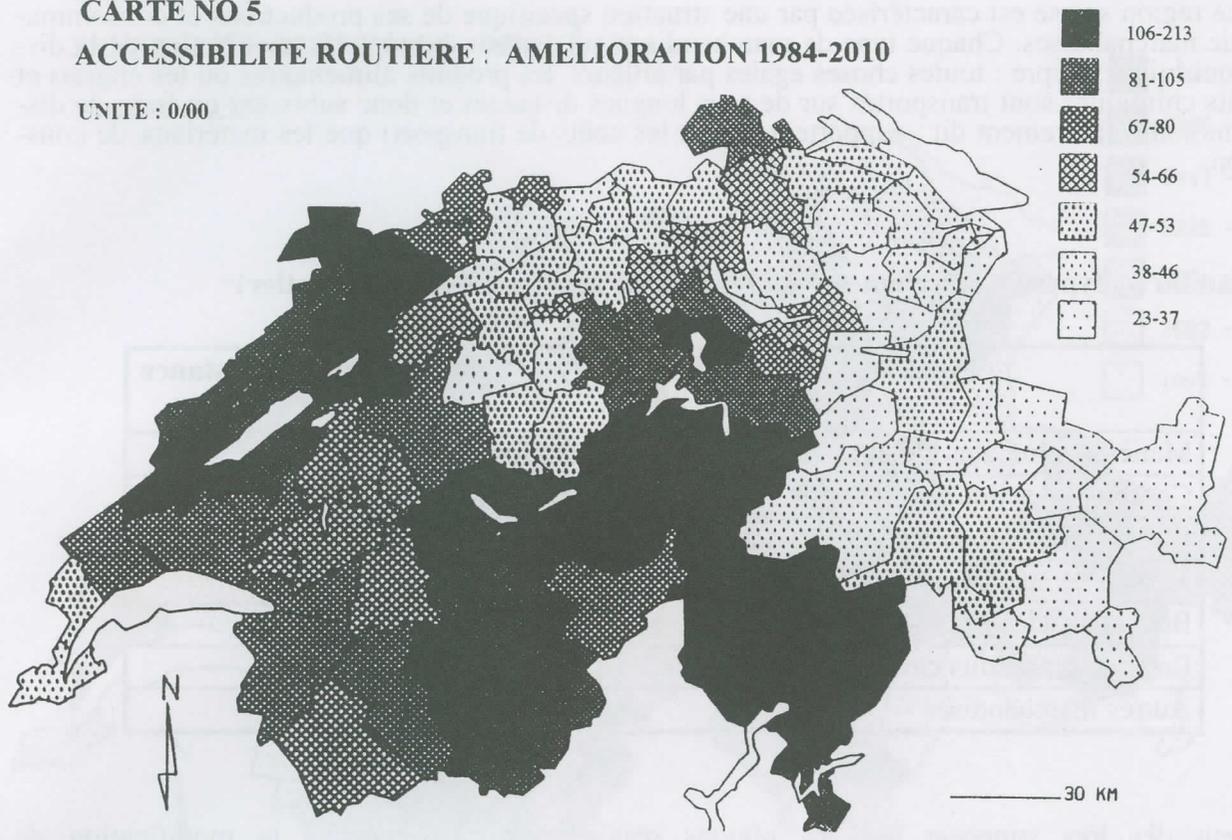
UNITE : MINUTES

ACCESS1984 = 0.89 ACCESS1955 - 1625



CARTE NO 5 ACCESSIBILITE ROUTIERE : AMELIORATION 1984-2010

UNITE : 0/00



Graphique no 1 : AMELIORATION DE L'ACCESSIBILITE ROUTIERE DE QUELQUES VILLES SUISSES, 1955-2010, 1984-2010



ANALYSE DE LA SENSIBILITE REGIONALE AUX AMELIORATIONS DE L'ACCESSIBILITE ROUTIERE

Chaque région suisse est caractérisée par une structure spécifique de ses productions et consommations de marchandises. Chaque type de marchandises qui est transporté subit une friction de la distance qui lui est propre : toutes choses égales par ailleurs, les produits alimentaires ou les engrais et produits chimiques sont transportés sur de plus longues distances et donc subissent un frein de distance moindre (autrement dit : supportent mieux les coûts de transport) que les matériaux de construction.

Tableau no 2 : types de marchandises et friction de la distance (réseau routier)¹⁰

Types de marchandises	friction de la distance
Matières minérales et autres matériaux de construction	2.36
Combustibles liquides et solides, carburants	1.64
Produits alimentaires et de consommation	1.50
Métaux et machines	1.44
Bois et articles en bois, papier et articles en papier	1.65
Engrais et produits chimiques	1.42
Autres marchandises	1.96

On peut dès lors supposer que les régions réagissent différemment à la modification de l'accessibilité: les régions spécialisées dans la production ou la consommation de marchandises ayant une forte friction à la distance seront d'autant plus sensibles aux améliorations de leur accessibilité. Il est alors possible de définir un indicateur de sensibilité régionale aux prestations des modes de transport, prestations mesurées en terme d'accessibilité. L'hypothèse qui en est à la base est la suivante : une région qui est spécialisée dans la production ou la consommation de marchandises ayant une forte friction de la distance (par exemple, les matériaux de construction ou les autres marchandises) est particulièrement sensible aux améliorations des prestations d'un mode de transport donné, par exemple la route.

Pour cette région, une amélioration des prestations de la route implique, à moyen terme, un changement de la structure de ses échanges ayant des impacts structurants probables sur la structure du système socio-économique (emplois) de la région. La carte no 6 illustre les résultats de l'analyse en terme de sensibilité régionale routière. Il apparaît que les régions fortement sensibles (classes 6 et 7) sont essentiellement localisées dans les Alpes, les Préalpes et le Jura et se trouvent souvent à l'écart du réseau des routes nationales. Ce sont des régions faiblement peuplées qui représentent, en 1984, les 13.7 % des échanges interrégionaux de marchandises. Les régions directement intéressées par la construction de la N16 appartiennent aux classes des régions les plus sensibles aux prestations de la route.

Si l'on sélectionne, à présent, les régions ayant une forte sensibilité aux prestations de la route et une amélioration substantielle de l'accessibilité interrégionale routière entre 1984 et 2010, nous retenons 12 régions, à savoir : Delémont (y compris Moutier et l'Ajoie), Affoltern, Sursee, Zoug, Uri, Obwald, Nidwald, Interlaken, Bellinzona, Yverdon, Brig et Viège.

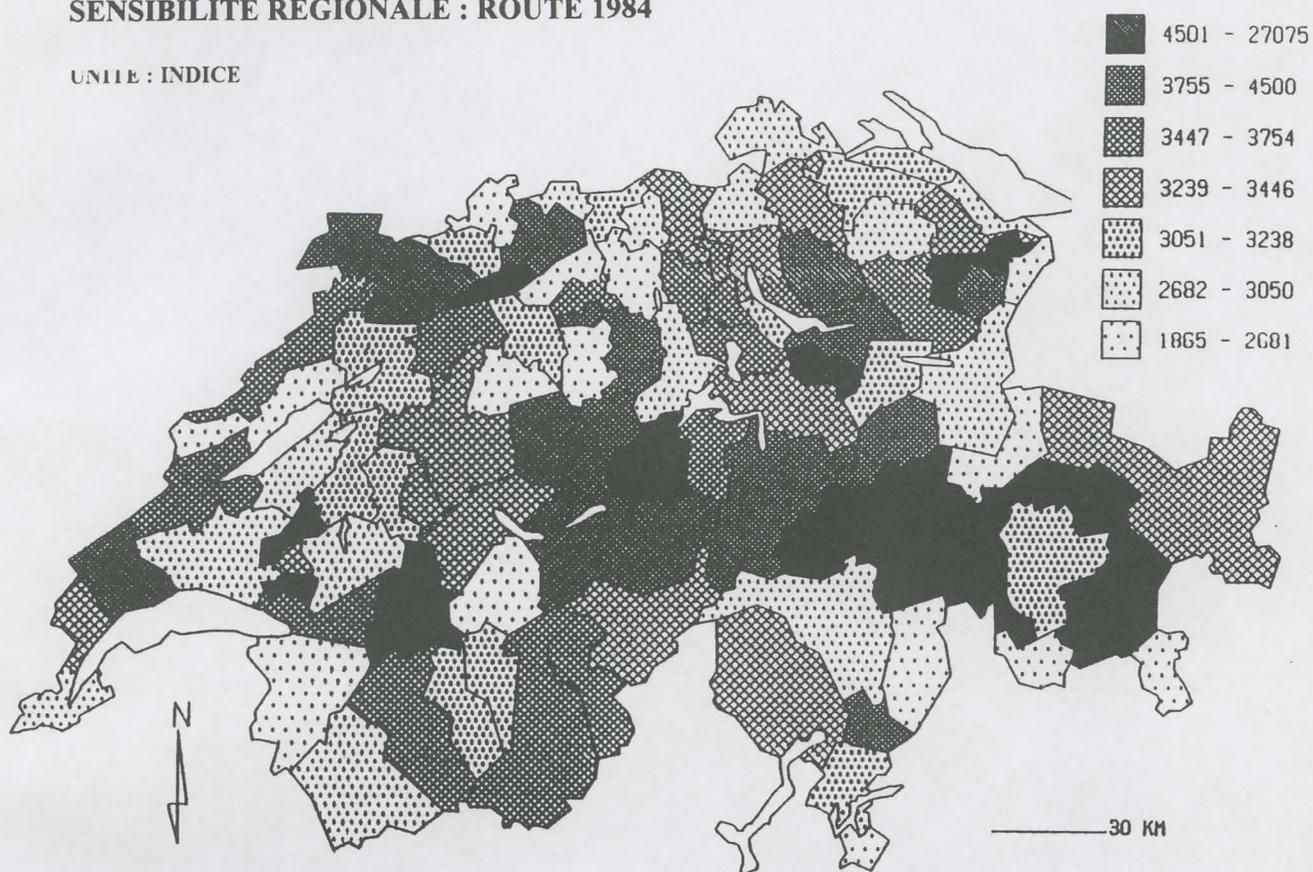
Ces régions se trouvent situées sur des axes autoroutiers nouveaux (Delémont, Interlaken ou Obwald) ou profitent de la mise en service complète d'axes autoroutiers (Yverdon, Brig ou Viège). Ce sont vraisemblablement ces régions disposant de nouvelles potentialités de relations et ayant une forte sensibilité aux prestations du système routier qui verront ces prochaines années leur structure socio-économique se modifier le plus profondément.

¹⁰ Pini G., op. cit., p. 556.

CARTE NO 6

SENSIBILITE REGIONALE : ROUTE 1984

UNITE : INDICE



CONCLUSION

L'analyse croisée de l'amélioration de l'accessibilité et de la structure des productions et des consommations de marchandises montre clairement que la N16 aura vraisemblablement des effets structurants majeurs sur la structure socio-économique des régions jurassiennes. Toutefois, ces effets structurants ne sont que des potentialités dans les mains des acteurs économiques, des ménages et des Autorités : pour que ces potentialités se transforment en bien-être, il est impératif que, d'une part, les acteurs économiques et les ménages intègrent dans leurs pratiques dès à présent l'innovation constituée par la N16, d'autre part, que les Autorités mettent en place des politiques actives de soutien et d'accompagnement (promotion économique, formation de la main-d'oeuvre, création de logements, sauvegarde du cadre écologique, par exemple) permettant de tirer parti des potentialités naissantes tout en considérant que la N16 est une occasion de développement à ne pas manquer pour l'avenir de leur région.

TRANSPORT ET EFFETS STRUCTURANTS

Giuseppe Pini

«L'analyse croisée de l'amélioration de l'accessibilité et de la structure des productions et des consommations de marchandises montre clairement que la N16 aura vraisemblablement des effets structurants majeurs sur la structure socio-économique des régions jurassiennes. Toutefois, ces effets structurants ne sont que des potentialités dans les mains des acteurs économiques, des ménages et des Autorités : pour que ces potentialités se transforment en bien-être, il est impératif que, d'une part, les acteurs économiques et les ménages intègrent dans leurs pratiques dès à présent l'innovation constituée par la N16, d'autre part, que les Autorités mettent en place des politiques actives de soutien et d'accompagnement (promotion économique, formation de la main-d'oeuvre, création de logements, sauvegarde du cadre écologique, par exemple) permettant de tirer parti des potentialités naissantes tout en considérant que la N16 est une occasion de développement à ne pas manquer pour l'avenir de leur région.»