

Zeitschrift: Défis / proJURA

Herausgeber: proJURA

Band: 1 (2003)

Heft: 1: Mobilité

Artikel: De la mobilité en général : et de la politique des transports en particulier

Autor: Genoud, Christophe

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-823876>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 02.01.2026

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

Par Christophe Genoud

De la mobilité en général et de la politique des transports en particulier

Que se cache-t-il derrière le concept de « mobilité » et comment l'articuler et le traduire en actions concrètes dans l'environnement politique, économique et social d'aujourd'hui ?

On n'a jamais autant parlé de « mobilité » depuis qu'il n'y a plus de politique des transports ! Cette boutade, bien qu'excessive et simplificatrice, illustre la problématique de la traduction d'un concept positif et porteur en une politique publique cohérente et effective. La mobilité est-elle un aspect particulier d'une politique des transports ? Politique des transports et mobilité sont-ils des concepts différents pour décrire et qualifier en fait une même réalité ? Si en apparence les termes sont proches, ils recouvrent en fait des notions et des idées dissemblables.

En un sens, la mobilité est un but que poursuit toute politique des transports. Accroître et gérer la mobilité des individus, soit leur capacité à se déplacer d'un point à un autre, figure au premier rang de toute politique des transports. Si la mobilité est le but, la politique des transports est alors un ensemble de décisions et d'actions publiques visant à coordon-

ner, organiser, développer et réguler les flux de transports de toute nature. Il n'en reste pas moins qu'on emploie de plus en plus fréquemment les termes de « politique de la mobilité » et de « politique des transports » indifféremment. Retour à la case départ : y a-t-il une différence ? Oui, plusieurs même.

La mobilité : un concept intégrateur

Premièrement, une politique de la mobilité recouvre une problématique plus large que celle strictement liée

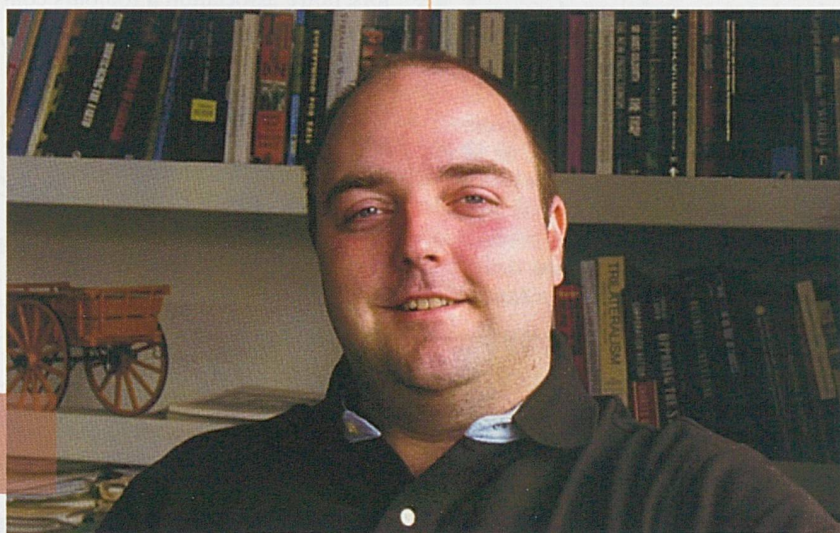
la complémentarité, voire la substituable de chacun de ces modes de transports.

Deuxièmement, la perspective de départ n'est pas tout à fait la même. Si la politique des transports met essentiellement l'accent sur les flux de transports eux-mêmes en vue de les canaliser, de les organiser ou de les développer, une politique de la mobilité s'articule autour de l'individu devant se déplacer, dont elle tire sa légitimité.

Plus micro, la perspective de la mobilité vise à organiser les transports afin d'accroître les possibilités de mouvement et de les favoriser. Dans le même ordre d'idée, une telle politique cherche à mieux prendre en compte les dimensions sociales, économiques, politiques et écologiques

**Christophe
Genoud**

*Directeur de
MIR Consulting,
(www.mirconsulting.ch)
auteur d'une recherche
sur la régionalisation des
transports publics suisses
et rédacteur responsable
de « Séquence huit », le
trimestriel des entreprises
de service public.
www.m-e-p.ch*



aux transports, souvent limitée à ses modes de locomotion traditionnels (vélo, auto, train, avion, bateau). La mobilité englobe en effet des modes de locomotion alternatifs comme la marche et ses dérivés (« skateboarding » etc.). De plus, elle met fortement l'accent sur l'articulation et

de celle-ci. Enfin, et corrélativement, une politique de la mobilité tend à être plus réflexive qu'une politique des transports traditionnelle, dans la mesure où idéalement, elle n'hésite pas à interroger les pratiques en matière de transport afin de les remettre, le cas échéant, en question.

En résumé, une politique de la mobilité vise à chapeauter, à comprendre et à intégrer la politique des transports et les politiques publiques connexes telles que la politique de l'aménagement du territoire et les politiques sociales. Elle se situe également au carrefour de problématiques opposant l'individu à la société, les transports publics aux transports privés et la liberté individuelle aux contraintes physiques, technologiques et sociales.

Comment mettre en œuvre ?

La seconde interrogation concerne les modalités de mise en œuvre d'une politique de la mobilité, plus particulièrement dans le contexte suisse et jurassien. Aussi bonne soit-elle, une politique publique doit pouvoir être intégrée dans un contexte institutionnel favorable pour être efficace. La situation suisse en la matière est caractérisée par le fédéralisme de ses institutions et par la large marge de manœuvre dont jouissent les cantons en matière de politique des transports et de mobilité, renforcée en 1996 par la régionalisation des compétences d'organisation des transports publics. En nous limitant aux questions liées aux transports publics, un certain nombre d'observations peuvent déjà être formulées.

Tout d'abord, tous les cantons ne sont pas égaux lorsqu'il s'agit d'assumer la lourde tâche d'organisation des systèmes de transports publics. Certains disposent de ressources institutionnelles importantes, comme un office cantonal des transports bien étoffé (par exemple Berne et Zurich), alors que d'autres sont contraints de mettre en commun leurs ressources pour atteindre une taille critique (par exemple Jura et Neuchâtel). Ensuite,



les autorités politiques doivent compter avec la collaboration des acteurs concernés (CFF, Car postal, CJ, etc.), alors que ceux-ci sont de plus en plus soumis à des contraintes de rentabilité et de performance. Aussi, avec l'accroissement de la pression concurrentielle, la collaboration entre opérateurs devient-elle moins évidente et moins naturelle que par le passé. Il faut ajouter qu'une politique des transports, et des transports publics en particulier, clairement planifiée et articulée, fait également souvent défaut. C'est pourquoi, en l'absence d'une vue d'ensemble cohérente, les autorités politiques n'ont guère la possibilité d'agir autrement qu'au cas par cas, dans un environ-

nement marqué bien souvent par des contraintes budgétaires et financières importantes.

Notre système est-il adapté ?

En réalité, c'est l'organisation du système des transports publics qui pose problème, notamment depuis la régionalisation. Si le partage des tâches entre cantons et Confédération est simplifié et optimisé sur le papier, la réalité montre à quel point les rôles et les responsabilités ne sont pas toujours clairement définis. A titre d'exemple, notons la complexité et

BANQUE
JURASSIENNE
D'ÉPARGNE ET DE CRÉDIT

Votre nouveau contact

www.bjd.ch

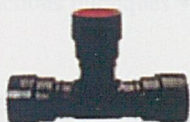


INNOVANT ET RATIONNEL



PUSH-FAST®
Système polyéthylène

**Tubes et accessoires en polyéthylène
autobutés à assemblage et
verrouillage automatique**



Le système autobuté **PUSH-FAST®** apporte pour la pose de conduites d'eau potable la tranquillité d'esprit d'un chantier encadré dont la réalisation respecte aux pieds de la lettre le prévisionnel coût.

Le système **PUSH-FAST®** permet de poser des tubes et accessoires en polyéthylène par simple emboîtement, sans opération de soudage sur les chantiers.

**MATERIAUX
SABAG
SA**

2800 DELÉMONT
La Ballastière
Tél. 032/4 216 216

HABITAT - AGENCEMENT DE BUREAU - MOBILIER CONTEMPORAIN - REVÊTEMENTS DE SOL - RIDEAUX - BOUTIQUE

HADORN
interieur

Votre partenaire en agencement de bureaux



MEUBLES HADORN SA
13, rue de l'Hôtel-de-Ville

CH-2740 Moutier
Tél. 032 493 43 31 Fax 032 493 59 42

hadorn.moutier@bluewin.ch



la lourdeur des procédures de mise en concurrence des prestations de transports publics, caractérisées souvent par une opacité des règles du jeu qui nuit à la qualité de la démarche. En d'autres termes, la tension entre Confédération et cantons dans l'organisation des transports publics régionaux, qui devait être réduite par la réforme de 1996, a au contraire tendance à s'accroître pour plusieurs raisons. Premièrement, la Confédération tend progressivement à se désengager financièrement sur le dos des cantons, tout en renforçant son contrôle et son intervention pour des besoins de coordination et d'harmonisation évidents. Deuxièmement, cette harmonisation est d'autant plus difficile que les spécificités cantonales et régionales (centre-périphérie, urbain-rural, etc.) sont importantes. Aussi, il est fréquent que des critères ou des indicateurs décidés à Berne ne soient plus ou pas

«La tension entre Confédération et cantons dans l'organisation des transports publics régionaux, qui devait être réduite par la réforme de 1996, a au contraire tendance à s'accroître»

totalemt adaptés à la situation locale. Enfin, le double rôle de la Confédération (commanditaire de prestations de transports publics avec les cantons et « régulateur » du secteur) complique d'autant la tâche.

A ces facteurs institutionnels, il convient encore d'ajouter des contraintes substantielles liées au comportement des usagers, c'est-à-dire des bénéficiaires de la politique de mobilité eux-mêmes. Par définition, la formulation d'une politique de la mobilité cohérente et satisfaisante est rendue difficile par la diversité des besoins et par la divergence des priorités de chacun en la matière.

Un seul exemple : l'utilisateur trouvera toujours le coût des transports publics trop élevé, bien qu'il ne connaisse généralement jamais le coût complet de l'utilisation de son véhicule privé pour le même trajet. La mobilité est donc aussi une notion

dont la teneur est fortement liée aux perceptions personnelles. Dans ces conditions, formuler une politique cohérente et satisfaisante prenant compte des besoins de chacun et de ses impacts relève de la quadrature du cercle.

Une réflexion globale

Le concept de mobilité ne peut demeurer un slogan vide de contenu que chacun brandit lorsqu'il s'agit de redéfinir une politique des transports. Les contraintes que nous avons évoquées ci-dessus ne devraient pas empêcher d'entamer une double réflexion : quels sont les objectifs généraux que les autorités politiques d'un canton ou d'une région doivent poursuivre en matière de mobilité ? Et quelles sont les conditions, les moyens et les outils que l'on se donne pour mener à bien une telle politique ? La formulation d'une bonne politique de la mobilité doit donc permettre de fonder solidement les axes d'une politique des transports ambitieuse et réaliste.