

**Zeitschrift:** Défis / proJURA

**Herausgeber:** proJURA

**Band:** 1 (2003)

**Heft:** 1: Mobilité

**Artikel:** Réflexions d'une praticienne : la mobilité régionale mise en perspective

**Autor:** Beglinger, Caroline

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-823877>

### **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:** 04.02.2026

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

# La mobilité régionale mise en perspective

**«Je ne connais plus personne en Harley Davidson», chantait Brigitte Bardot il y a trente ans, exprimant ainsi le sentiment de révolte de toute une génération. La révolte est partie, le sentiment est resté : celui d'une indépendance inégalée grâce à l'évasion avec un gros moteur. Est-ce le vrombissement, la solitude, la puissance ?**

Meille s'il est vrai que le sentiment du vent dans les cheveux ne se retrouve plus avec le casque ou dans l'habitacle de sa voiture, cette émotion de «centaure» conquérant de l'espace reste palpable.

Le mode de transport individuel est imprégné d'une magie tout à fait particulière. Inutile de scruter le pourquoi et le comment, force est de constater qu'elle opère de son charme quand il s'agit du choix de mobilité. Plus des deux tiers des distances parcourues dans une journée le sont avec un mode de transport individuel, dans l'écrasante majorité des cas, la voiture. Pour 6,5 % des trajets journaliers seulement, les habitants en dehors des agglomérations, utilisent les transports publics. Dans les agglomérations elles-mêmes, les chiffres ne sont guère plus encourageants avec 15 % des trajets quotidiens accomplis en transport public. En zone urbaine, les trajets à pied se chiffrent à 44 %, alors qu'en milieu rural, la moitié de tous les trajets sont parcourus en voiture ou à moto.

## Un constat d'échec pour la politique des transports des vingt-cinq dernières années?

Alors que la mobilité fut encore un privilège de riches jusqu'au début du 20<sup>ème</sup> siècle, elle est devenue plus individuelle et plus abordable avec le

développement de la bicyclette, puis de la voiture. Il s'agit d'un phénomène de démocratisation formidable qui a pris son plein essor à partir des années 60. En parallèle, la mobilité liée aux loisirs n'a cessé d'augmenter. Elle totalise aujourd'hui presque la moitié du temps que les Suisses investissent quotidiennement dans leurs déplacements, donc 41 minutes sur 84 de mobilité journalière.

L'évolution de la société et l'évolution de la mobilité sont intimement liées. Alors que l'apparition des modes de déplacement est le résultat d'une révolution technique accélérée, l'imprégnation de nos vies par ces mêmes modes de transports jusqu'à en devenir des parties intégrantes est le fruit d'une profonde transformation de la société. Il me paraît évident que les tendances à l'individualisation, voire à la désintégration du sentiment d'appartenance à une société ancrée localement, trouve une correspondance presque parfaite dans la voiture en tant que «maison» roulante, permettant une nomadisation grandissante.

Il y cent ans, les compagnies de transports publics furent étatisées. Maintenant, ces mêmes compagnies sont vendues aux enchères, et pas toujours au plus offrant : parfois simplement au premier venu. Si certains réflexes

de l'industrie privée font le plus grand bien aux compagnies de transports publics, il reste néanmoins que leurs prestations relèvent du service public et obéissent donc à des règles particulières. Le transport individuel ne saurait être une réponse aux besoins de mobilité de toute la population, telles les personnes âgées, les enfants, les personnes aux moyens financiers restreints, pour n'en nommer que quelques-uns.

Malgré leur perte de parts de marché, encore aujourd'hui, trains et bus sont utilisés par toutes les couches de la population pour atteindre des destinations diverses, pour exercer des activités, pour mener une vie mobile.

«Parfois, j'aimerais pouvoir lire dans l'avenir. J'aimerais savoir le faire. Mais, franchement, je ne sais pas si j'oserais.»

écrivait  
Henning Mankell  
en 1993.

Alors qu'il faudrait étoffer l'offre pour répondre aux désirs davantage disparates d'une clientèle de plus en plus clairsemée, il faut concentrer les prestations pour remplir les exigences financières imposées par une volonté de parcimonie de l'Etat des années 90. Concentrer l'offre sur les lignes à forte demande est certes plus intéressant financièrement, mais risque d'entraîner une spirale de moins d'offres, moins

d'usagers, moins de recettes, moins de taux de couverture, moins d'offres... qui force pour finir les habitants à s'organiser sans compter sur les transports en commun. Investir dans les régions à moins forte densité peut s'avérer dangereux pour une entreprise de transports, avec la menace constante d'un étouffement financier que l'Etat en tant que commanditaire des prestations resserre. Faut-il parler d'un exercice de grand écart des entreprises de transport qui peut se monnayer par un trop grand écart ?



## Caroline Beglinger

38 ans. Diplômée géographe, elle réalise actuellement une thèse à l'Université de Lausanne. Ses activités professionnelles sont partagées entre le bureau de conseils «transports + communication» et les Transports publics biennois, où elle exerce la fonction de responsable marketing.

Pour les entreprises de transports, il s'agit de faire plus avec moins. Les indemnités de l'Etat pour le trafic régional n'ont cessé de diminuer ces dix dernières années et les offres ont été augmentées et améliorées. Avec des équipes professionnelles de marketing, les entreprises scrutent les besoins de leurs clients et tendent à les satisfaire. Des projets comme «CARLOS» (système automatisé et surveillé d'auto-stop) et «nouvelles mobilités» (souligner les aspects ludiques de la mobilité pour donner envie de laisser la voiture à la maison) voient le jour. Leur mise en place demande un effort considérable de la part des entreprises de transports publics, voire des communautés locales. Alors que de tels efforts sont louables et vont certainement dans la bonne direction - utiliser les forces présentes dans la société pour rendre plus attractifs les transports en commun - ils ne sauraient contrecarrer les tendances actuelles à eux seuls. Avant d'entamer les prochaines étapes d'une nouvelle régulation des transports publics, quelques questions méritent réflexion.

### Quelques pistes de réflexions pour les 25 ans à venir

- A qui sert le transport public à l'avenir? Aux captifs uniquement ou à la population entière?
- A quoi sert l'argent de l'Etat investi dans le transport? A la promotion de l'aviation, mode de transports aux problèmes écologiques multiples, ou du transport par train, tram et bus dans les régions périphériques et les agglomérations?
- Qui s'intéressera aux besoins des régions périphériques en matière de transports? Les compagnies ré-



Durant l'Expo.02, les vélos-taxis – cycles à trois roues et munis d'un moteur électrique – offraient un service fort apprécié par la clientèle.

gionales de bus et de chemins de fer, ancrées dans ce marché local, ou les grandes entreprises multinationales organisées en sociétés anonymes et axées sur le profit par définition?

- Quels intérêts servent les exigences européennes en matière de libéralisation du marché des transports publics : ceux des usagers ou ceux des grands consortiums?

Un examen de conscience profond et sincère s'impose à mon avis. Il serait dommage de suivre une mode dans l'air du temps pour constater en bout de course avoir été dépassé par les événements. «Parfois, j'aimerais pouvoir lire dans l'avenir. J'aimerais savoir le faire. Mais, franchement, je ne sais pas si j'oserais.», écrivait Henning Mankell en 1993.



Le projet «CARLOS», un système d'auto-stop automatisé et surveillé.