

Zeitschrift: Défis / proJURA
Herausgeber: proJURA
Band: 3 (2005)
Heft: 9: Transports et mobilité urbaine

Artikel: Europe de la mondialisation, Europe des régions : quel avenir pour la mobilité?
Autor: Cattin, Anne-Lise
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-824077>

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: 02.02.2026

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

Europe de la mondialisation, Europe des régions:

Quel avenir pour la mobilité?

La mobilité est un élément central dans notre monde moderne. Mais elle n'est pas l'apanage de notre société. L'Empire romain, par exemple, fut déjà le théâtre de vastes échanges, grâce à l'une de ses clefs de voûte: un réseau routier de 80'000 kilomètres, allant

de la mer du Nord jusqu'au Sahara, de l'Atlantique jusqu'à la Mésopotamie. Après sa chute, entre le Moyen-Âge et la Révolution française, la mobilité a notablement diminué en Europe: on estime que durant cette période, plus de 90% des gens n'ont jamais quitté leur village.

Ceci amène à évoquer le rôle central de la mobilité. Les transports et les communications, indispensables pour les échanges, permettent aux gens, aux idées et aux biens de circuler. C'est un fait établi que la mobilité est un élément essentiel pour le bon développement – notamment économique, mais pas seulement – d'un pays ou d'une région.

Les transports comme pilier de l'Union européenne

L'importance de la mobilité a été reconnue très tôt dans la construction européenne. Dès le traité de Rome en 1957, les premiers principes en sont posés. La politique européenne des transports suit dans les grandes lignes le même mouvement que les

autres grandes politiques communes: il s'agit d'ouvrir les espaces nationaux, afin de réaliser le Marché unique. On attend de cette ouverture qu'elle apporte un dynamisme nouveau, une amélioration des performances, de la compétitivité. Une nouvelle fois, il s'agit de promouvoir les échanges.

Si les pays européens ont très vite compris l'importance centrale des transports pour concrétiser leur unité et sceller leur volonté de développement commun, les autorités ont peiné à mettre en place une politique commune, à passer de la théorie à la pratique. Il aura fallu attendre les années quatre-vingt pour que, lentement, des dispositions prennent forme.

On ne se contente plus uniquement d'ouverture des marchés, mais on se préoccupe également des autres moyens nécessaires pour réaliser un marché unique des transports. Il faut

des infrastructures pour absorber les flux de trafic. Il faut également des règles et des techniques communes. Aussi, dès les années quatre-vingt envisage-t-on la construction d'un réseau européen de transports; on travaille également à la législation.

Dès lors, la politique des transports est réellement devenue un volet essentiel de la construction européenne. Et pour cause: de nombreux axes sont engorgés, congestionnés par le trafic, paralysant ainsi des régions entières. Parallèlement, l'utilisation du rail pour le transport de marchandises est de plus en plus délaissée au profit du transport routier, qui vient s'agglutiner sur des routes déjà surchargées et qui occasionne, de surcroît, une pollution importante. Les chiffres sont parlants: seuls huit pour-cent des marchandises sont encore transportées par rail en 2000, tandis que le transport routier a explosé. L'objectif de la politique européenne des transports devient donc clair: il faut rééquilibrer l'usage des modes de transports afin de les utiliser de la manière la plus appropriée. Concrètement, cela signifie qu'il faut promouvoir le rail et y transférer une partie des marchandises transportées par route.

Et la Suisse?

S'il est un domaine où la Suisse a donné l'exemple, c'est certainement la politique des transports. Le prin-

**Par
Anne-Lise Cattin**

Domiciliée aux Breuleux, Anne-Lise Cattin est licenciée ès Lettres (histoire, grec ancien, latin). Depuis 2001, elle travaille à l'Office fédéral des transports, en tant que chef adjointe «politique et communication».

Elle est également membre de la commission politique du NOMES (Nouveau mouvement européen).





cipe de transfert de la route au rail a été reconnu et les moyens nécessaires ont été adoptés:

- construction des Nouvelles lignes ferroviaires à travers les Alpes (NLFA, tunnels du St-Gothard et du Lötschberg), qui donneront au rail la capacité nécessaire;
- taxation du transport routier (Redevance poids lourds liées aux prestations), qui tend à mettre sur pied d'égalité route et rail et qui permet le financement des NLFA.

Ces liaisons ferroviaires constituent de gigantesques ouvrages; le tunnel de base du St-Gothard sera le plus long tunnel du monde. Or, ces réalisations s'inscrivent dans le cadre d'une politique qui veut activement promouvoir le transfert de la route au rail, de même que les transports publics. Cette politique comprend également les raccordements au réseau européen de lignes à grande vitesse, mais aussi une densification du réseau suisse avec Rail 2000.

A l'heure actuelle, la Suisse possède un des réseaux de chemins de fer les plus denses au monde et des transports publics dont l'efficacité et la ponctualité sont reconnues. Elle a prévu de poursuivre avec les investissements susmentionnés. Néanmoins, l'austérité budgétaire imposée par la mauvaise santé financière de la Confédération annonce des années plus difficiles. Il sera sans doute nécessaire de faire des choix, de fixer des

priorités, parfois douloureuses, dans le développement ou le maintien des transports publics.

Quel avenir pour les transports dans les régions?

En plus des restrictions budgétaires qui planent comme une épée de Damoclès sur le secteur des transports, les coûts des NLFA tendent à prendre l'ascenseur. On craint de ce fait que d'autres projets en subissent les conséquences. Faut-il pour autant jouer les projets les uns contre les autres? Ou que les régions luttent les unes contre les autres? Indiscutablement, lutte il y aura; on aurait tort de se voiler la face.

Si pour l'instant le Parlement a refusé de trop grever le budget du trafic régional, la pression se fait tout de même sentir. Le défi sera principalement de trouver un équilibre entre les moyens financiers dont on dispose et les projets à réaliser. L'exercice est tout sauf facile. Mais il est indispensable de s'astreindre à un examen méticuleux – et parfois autocritique – des situations. L'équilibre périlleux entre développement des grands axes rentables et des régions considérées comme moins rentables doit être défini.

Les cantons verront encore leur situation modifiée par la nouvelle péréquation financière. Par ce biais, l'argent qui ne sera plus directement versé aux cantons par la Confédération pour le

trafic régional sera compensé. Ce sera donc au canton concerné de décider de l'attribution des fonds. Ici encore, il s'agira d'un choix stratégique: où veut-on investir? Les autorités auront l'occasion de mettre l'accent sur certains domaines, par exemple les transports, pour assurer la mobilité et les échanges, mais aussi sur la formation, ou encore sur la promotion. Ces choix stratégiques devront être faits de manière conséquente: c'est une chance à saisir.

Que signifie l'Europe pour une région comme l'Arc jurassien?

Il est vrai que dans ces considérations régionales, on est bien loin de la question de la politique européenne des transports. Si l'on considère la situation sous un plus grand angle, la problématique reste la même. L'Union européenne, dans l'idée de Marché unique, comporte certainement une dimension qui peut paraître effrayante pour une région dite périphérique. Que l'on s'intéresse en particulier à la question des transports ou à l'avenir d'une région en général, on a le choix entre deux attitudes: la crainte et le repli ou l'ouverture et le défi.

Le repli nous protégera certes à court terme de certains problèmes: il nous évitera de nous frotter à une certaine concurrence plus rude, comportant parfois des distorsions défavorables – que d'aucuns profitent d'agiter comme des spectres.



Votre partenaire dans la région

Engagé, intègre et promis au succès. Nous sommes à votre service chaque fois que vous en avez besoin.

Siège principal Delémont

Téléphone 032 421 96 96

Siège principal Laufon

Téléphone 061 765 53 33

www.bjl.clientis.ch

Bassecourt

Breitenbach

Chevenez

Liesberg

Moutier

Porrentruy

Saignelégier

Zwingen



Clientis Banque Jura Laufon

ROOS

Lithographie
Imprimerie
Cartonnage

Imprimerie Roos SA
CH-2746 Crémines

Tél 032 499 99 65

Fax 032 499 90 60

info@roos.ch

www.roos.ch

*Une équipe
de professionnels
à votre service...*



ruedunord.ch

Graphisme et publicité

Ivan Brahier Delémont

Tél. 032 423 06 10

ivan@ruedunord.ch

RUE DE L'HOTEL-DE-VILLE - MOUTIER
7, RUE DE LA MOLIERE - DELEMONT

HADORN

Intérieur

HABITAT - AGENCEMENT DE BUREAU - RIDEAUX
MOBILIER CONTEMPORAIN - REVETEMENTS DE SOL



2800 Delémont

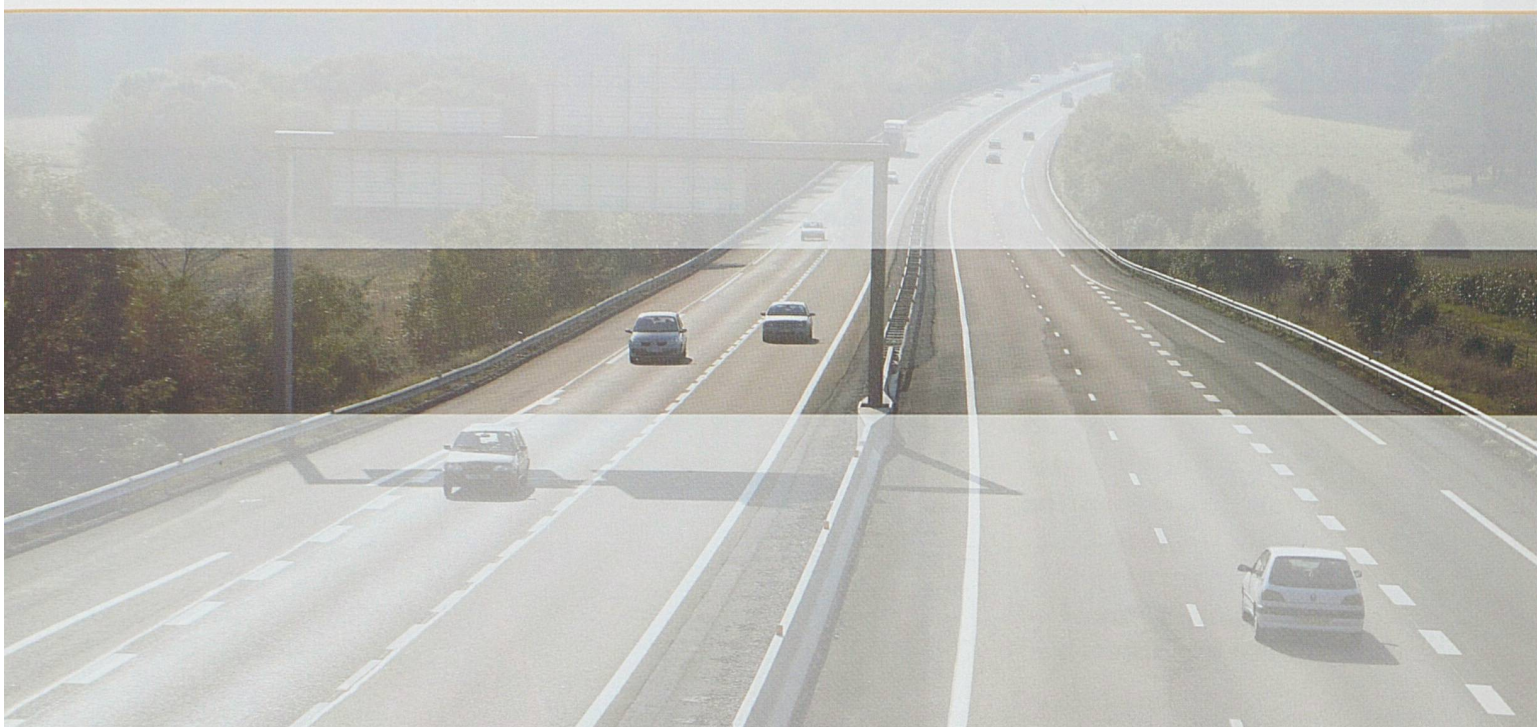
Famille Roger Kueny-Billard

- SA BONNE CUISINE
- SES CHAMBRES CONFORTABLES
- SES SALLES POUR BANQUETS
- SES SPÉCIALITÉS DE SAISON

Tél. 032 422 17 57

Fax 032 422 04 65

Dimanche soir et lundi fermé
(sauf dimanches de fête)



► Mais que faut-il entendre par ouverture pour une région au sein d'un pays qui ne fait pas même partie de l'UE? L'ouverture, c'est tout d'abord regarder autour de soi, non pas avec crainte, mais plutôt avec curiosité et intérêt. C'est aussi chercher les collaborations fructueuses, l'échange d'idées ou de bons procédés. A terme, cette ouverture prendra peut-être une dimension plus concrète, avec l'adhésion de la Suisse à l'UE.

Qu'on me comprenne bien, il ne s'agit pas, avec l'ouverture ou avec une éventuelle adhésion, de prôner une libéralisation à tout va, sans règle et sans protection aucune. Il s'agit de réaliser une ouverture, grâce à une harmonisation des règles. Une telle harmonisation comprend assurément des règles sociales, pour le respect des citoyens.

Bien sûr, l'ouverture ne comporte pas que des avantages et apporte son lot de difficulté; le nier serait absurde. Néanmoins, elle devrait être considérée comme une chance. C'est assurément un défi à relever, surtout pour l'Arc jurassien.

Ce n'est en effet pas seulement une région dite périphérique, c'est aussi une région frontalière qui peut profiter déjà de certains avantages que possède et procure la proximité de la France et de l'Union européenne dans certains domaines.

L'Europe, défi pour l'Arc jurassien

L'échange – et là je ne parle pas seulement d'économie, mais aussi d'idées et de tout le reste – est toujours un plus. Le Jura jouxte une des régions les plus dynamiques de France, fortement industrialisée et disposant en outre de hautes écoles reconnues. Il y a là des atouts à notre portée; cette proximité est un avantage.

Pourquoi ne pas la saisir, à l'instar d'autres petits pays, souvent considérés «de second rang», qui ont su le faire au sein de l'Union européenne. L'Autriche, l'Irlande, la Grèce ou le Portugal, qui ne disposent pas d'une situation centrale, ont su utiliser au mieux les avantages offerts par l'Union européenne.

Certes, l'Arc jurassien ne fait pas partie de l'UE; ce n'est pas une raison pour ne pas relever les défis qui se présentent et utiliser les instruments à disposition. Les accords bilatéraux, et avec eux l'ouverture progressive, peuvent être exploités comme des atouts. C'est pourquoi il est important de développer la coopération et les activités transfrontalières.

Pour ce faire, un bon réseau de communications est indispensable, qu'il soit interne à la région ou qu'il permette de se relier à l'extérieur. Les transports constituent donc un pi-

lier important de ce développement. Dans l'Arc jurassien, certains projets sont avancés, comme la liaison autoroutière sur Belfort, d'autres sont sur la bonne voie, comme le raccordement au TGV Rhin-Rhône tout juste décidé par le parlement fédéral. François Mitterrand prétendait que l'Europe se construirait par les transports; cette phrase reste valable pour toute région y compris – voire surtout – pour l'Arc jurassien.

Il existe par ailleurs tout un réseau de contacts entre les autorités régionales suisses et françaises, et de nombreuses idées favorisent leur développement. Ces mouvements doivent être poursuivis et encouragés. Seule une attitude positive permettra à notre région, qualifiée de périphérique – souvent de manière négative et à tort –, de tirer son épingle du jeu.

Bibliographie

- Livre Blanc sur la politique européenne des transports: http://europa.eu.int/comm/energy_transport/fr/lb_fr.html

- Un article plus complet sur l'évolution de la politique européenne des transports: Anne-Lise Cattin dans *EU Wirtschaftspolitik aus Schweizer Sicht*, Berne-Stuttgart-Vienne, publié par M. Ambühl et A. Brunetti, 2004.

- Anne-Lise Cattin, revue *Swiss Traffic*, Nos 32, 33 et 34, publiée par l'Office fédéral des transports, Berne.