

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2016)  
**Heft:** 2137

**Artikel:** La mobilité ne se limite pas à se déplacer dans l'espace : un tour d'horizon de quelques réflexions sur la problématique des transports  
**Autor:** Rey, Michel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1023470>

### **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:** 29.01.2026

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

abaissement de l'âge d'entrée dans l'assurance) va contribuer à gonfler la fortune à gérer et donc les profits qu'en retire l'industrie financière.

La non-entrée en matière sur l'augmentation même modeste des rentes AVS relève

également d'un choix idéologique. L'AVS est une institution profondément redistributrice. Alors que les cotisations sont prélevées en pourcentage du salaire, sans aucun plafonnement, la rente maximale n'atteint que le double de la rente la plus

basse. Comme aimait à le rappeler [Hans-Peter Tschudi](#), «les riches n'ont pas besoin de l'AVS, mais l'AVS a besoin des riches».

Privilégier le deuxième pilier, c'est faire le choix du chacun pour soi contre la solidarité.

## La mobilité ne se limite pas à se déplacer dans l'espace

Un tour d'horizon de quelques réflexions sur la problématique des transports

Michel Rey - 10 octobre 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/30080>

Depuis des décennies, les Suisses ne cessent d'accumuler des kilomètres pour aller travailler, pour se divertir, pour faire leurs achats et passer leurs vacances. Entre 2000 et 2014, la distance totale parcourue par la population de la Suisse, sur la route et par chemin de fer, a augmenté de 25%.

On peut multiplier les [indicateurs](#), ils confirment tous cette augmentation. Toutes les prévisions confirment aussi que cette tendance va se poursuivre. D'ici 2050, le canton de [Vaud](#) s'attend à une explosion du trafic lié aux pendulaires et aux loisirs. Et la [Confédération](#) vient d'annoncer une importante croissance du trafic d'ici à 2040.

Les responsables politiques et techniques se déclarent convaincus qu'il sera possible de répondre à cette demande accrue de mobilité. Ils escomptent tous un transfert

modal du trafic individuel automobile vers les transports publics ou du moins une meilleure complémentarité entre les deux modes de transport. C'est l'ambition du Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF) ainsi que du Fonds pour les routes nationales et le trafic (Forta). Des réflexions sont menées pour mieux utiliser les infrastructures de transport existantes ([DP 2091](#)).

Les Suisses sont-ils condamnés à la mobilité? Selon [Jürg Dietiker](#), les besoins de mobilité sont inextinguibles, sans limites. La croissance du trafic va se poursuivre aussi longtemps que l'on continuera à réaliser de nouvelles infrastructures. Investir dans ce domaine ne peut que générer de nouveaux déplacements. Les goulets d'étranglement sont donc probables et les effets négatifs inévitables (pollution, accidents, mitage du

territoire). Pour cet expert, la question des transports doit se traiter avec une conscience des limites et par des sanctions, car la mobilité est un bien rare et précieux. Il est partisan d'une meilleure vérité des coûts avec une tarification des transports basée sur la demande. Il plaide en faveur d'un contingentement des trajets, avec des sanctions en cas de dépassement sous la forme de compensations en faveur des transports publics.

Dans notre société, il n'y a, semble-t-il, aucune limite à la mobilité ([DP 2000](#)). Et l'Etat est sommé de mettre en place les infrastructures ferroviaires et routières pour répondre à cette demande. On parle même d'un droit à la mobilité, comme d'un droit au logement. A cet égard il est utile de se référer aux travaux de Vincent Kaufmann ([Les paradoxes de la mobilité](#), notamment). Pour cet auteur, la mobilité ne se réduit pas à la seule question du

franchissement de l'espace. Ce droit ne se limite pas à se déplacer dans l'espace quand on veut, où l'on veut et comme on le souhaite. Il n'est pas synonyme de droit aux transports, il s'agit bien plus d'un droit à se réaliser, dans le sens de la capacité à développer des projets de vie familiale, professionnelle et sociale et cela dans des contextes spatiaux très diversifiés. Dans ce sens, il s'agit moins d'un droit que d'égalité des chances. La mobilité est un facteur de discrimination sociale.

Pour comprendre cet accès à la mobilité, Vincent Kaufmann développe le concept de «*motilité*» qu'il définit comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. Il observe que la société actuelle exige de nous certaines aptitudes à la mobilité très précises.

Etre flexible, savoir se retourner, être ouvert aux opportunités apparaissent comme autant de conditions pour réussir sa vie dans le domaine professionnel, familial et social. La capacité de se montrer mobile devient un enjeu social décisif. Les aptitudes à la mobilité, au sens le plus large du terme,

constituent donc une dimension de la stratification sociale, au même titre que la formation et le revenu.

Selon Kaufmann, être mobile ne signifie pas nécessairement bouger beaucoup, mais être capable de changer. Pour ne prendre qu'un seul exemple, il y a sur ce plan des inégalités évidentes entre la motilité d'un couple avec formation et double salaire et celle d'une mère célibataire sans formation. Dès lors, il ne suffit pas de penser la politique des transports en termes de kilomètres de rail et de routes à financer. Il faut encore tenir compte de la dimension sociale de la mobilité, dimension qui demeure totalement absente des politiques publiques de la mobilité et des transports.

Sommes-nous condamnés à être mobiles? Un ouvrage récent [\*Accès et mobilités, les nouvelles inégalités\*](#), de Jean-Pierre Orfeuil et Fabrice Ripoll, fournit des réflexions très utiles à ce sujet. Le second auteur récuse l'affirmation selon laquelle «*la mobilité est devenue une nécessité*» et que «*en aidant à la mobilité, la société ne rend pas seulement service aux individus, mais elle se rend service à elle-même*» (p. 98). Pour cet auteur, le terme de mobilité recouvre une multiplicité de phénomènes

sociaux. Si certaines formes de mobilité sont valorisées et peuvent s'avérer libératrices, d'autres se révèlent contraintes, aliénantes, voire forcées. Selon lui, la mobilité n'est pas un fait comptable mais un enjeu de luttes sociales. Ce n'est pas un capital en soi ou un droit auquel il faudrait garantir l'accès, mais bien davantage une expression des positions de classes. Il plaide en faveur d'un droit à la maîtrise de ses déplacements qui contient à la fois un droit à la mobilité et un droit à l'immobilité. Une grande partie des mobilités sont en réalité le produit de contraintes sociales, contraintes que les mieux dotés en ressources matérielles peuvent déléguer ou contourner. Promouvoir la mobilité spatiale ne doit pas faire oublier la promotion sociale.

Répondre aux besoins de mobilité qui ne cessent d'augmenter va entraîner des investissements et des coûts de fonctionnement toujours plus importants. Les débats ne doivent pas se focaliser uniquement, comme c'est le cas actuellement, sur le montant des coûts et la répartition de leur financement entre usagers et contribuables. Il est urgent et nécessaire d'ouvrir un débat sur la place et la finalité de la mobilité dans notre société.