Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2001)

Heft: 2

Artikel: Sommes-nous inégaux devant la mobilité? : Le cas des régions décentralisées

Autor: Genoud, Anne-Françoise / Daetwyler, Francis

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-957186

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: 02.07.2025

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

Sommes-nous inégaux devant la mobilité? Le cas des régions décentralisées

Sommes-nous tous égaux devant la mobilité? Les régions dites «périphériques» ne sont-elles pas par définition prétéritées? La loi sur les Chemins de Fer (LCF) apporte certaines réponses quant à l'offre de transport. Quelles conséquences cette mobilité peut-elle avoir dans une région touristique comme le Valais ou industrielle comme l'Arc jurassien?

L'offre de transport régional

La dernière décennie a vu le contexte des transports publics évoluer considérablement. En 1998, la modification de la Loi sur les Chemins de Fer (LCF) a engendré une redistribution des compétences en matière de transports publics. Le trafic régional, autrefois de la compétence de la Confédération, revient aujourd'hui au Canton, avec toutes les conséquences stratégiques et financières que cela implique pour celui-ci.

Si cette modification a permis d'établir une certaine transparence dans les comptes des entreprises concessionnaires de transport régional voyageur ainsi qu'une égalité de traitement entre les entreprises concessionnaires, quelles conséquences peut-elle avoir sur l'offre et les prestations de transports?

L'offre de transports publics dépend de deux principes ; premièrement, d'un critère de densité minimale, à savoir au moins 100 résidents à l'année dans la localité ou le bassin versant à desservir. Au-dessous de ce seuil, la prise en charge financière de ce service revient aux communes concernées. Deuxièmement, la cadence horaire, c'est-à-dire le nombre de courses par jour, est fonction du taux de fréquentation de la ligne; plus la demande est forte, plus l'offre de courses sera importante, et réciproquement. Peut-on dans ce cas parler d'inégalités devant la mobilité?

De par le premier principe, rares sont les régions qui n'ont pas accès au service public. Toutes les régions sont soumises au même critère. On ne peut donc pas parler d'inégalités d'accès. L'inégalité se décline en termes de fréquence. Se pose alors le problème des régions et des vallées peu densément peuplées, qui bénéficieront, selon le deuxième principe, uniquement d'une offre minimale de transport.

Le cas du canton du Valais

Les Valaisans ont historiquement toujours été de grands «transhumants» et ils sont encore très mobiles. L'offre de transport s'est en partie calquée sur ce mode de vie ancestral et assure aujourd'hui un accès, par les transports publics, aux vallées reculées. Le public cible de ce mode de transports est surtout représenté par les écoliers, les personnes âgées, éventuellement quelques pendulaires et surtout les hôtes des régions touristiques. Le Valais, en tant que «paradis des vacances», se doit d'offrir une bonne desserte de ces vallées latérales, c'est d'ailleurs ce qu'il parvient à faire; n'oublions pas que Sion est une des premières gares routières de Suisse. L'offre de mobilité, basée essentiellement sur des usagers captifs, n'arrive pas à couvrir les besoins de la population en matière de déplacement. Et celle-ci utilise ses propres moyens de déplacement du fait du décalage entre les besoins des résidents et les besoins du tourisme.

Les Valaisannes et Valaisans ont-ils vraiment une autre relation avec les transports publics que les citadins pour leurs déplacements? Certes, les citadins utilisent facilement les transports publics pour se rendre sur leur lieu de travail. Mais, pour les loisirs ou les courses, ne prenons-nous pas tous majoritairement nos véhicules privés que nous soyons Lausannois, Neuchâtelois ou Valaisan?

Plusieurs alternatives se développent dans d'autres régions pour assurer une meilleure desserte. Le système «Publicar», bus sur appel, fonctionne bien dans un réseau de transport maillé, comme dans la région de Delémont, mais il est déficient dans un réseau de transport linéaire. Le Valais se heurte là à sa particularité géographique: les vallées latérales. Une alternative pour répondre aux besoins de transport de loisirs est le bus-pyjama. Un «Lunabus» est notamment testé dans le Chablais valaisan, sur la demande des communes. Mais cette offre supplémentaire dépend, non seulement des capacités financières des communes à prendre en charge ce service, mais également de leur bon vouloir.

Il existe bel et bien une inégalité dans la mobilité au niveau de l'offre, même si celle-ci tend à être la plus égalitaire possible sur tout le territoire suisse. L'inégalité se situe aussi face aux réalités économiques des régions et des communes,

▶ **Anne-Françoise, Genoud géographe, C.E.A.T., Lausanne**

▶ **Francis Daetwyler économiste politique, secrétaire régional de l'association du Centre Jura, La Chaux-de-Fonds, député au Grand Conseil bernois**

Gare routière de Sion, source: Photo H. Preisig à Sion

qui souvent ne leur permettent pas d'étendre l'offre de transport prévue par la législation. Les mentalités et les modes de vie ont leur rôle à jouer et ne sont pas toujours très favorables aux transports publics. Peut-on dès lors jeter la pierre aux non-utilisateurs? Les véritables enjeux stratégiques en matière de transport dépendent de composantes économiques dépassant les limites régionales. Mais ceci est un autre débat.

Le cas de l'Arc jurassien

L'Arc jurassien est une des régions les plus industrialisées du pays. Quels types de mobilité concernent une région de ce type? Citons dans le désordre: la mobilité des capitaux; la mobilité professionnelle; la mobilité géographique des habitants et des travailleurs de la région. Arrêtons-nous brièvement à la mobilité, si l'on ose dire, pour ne pas parler de la volatilité des capitaux: des entreprises changent de main, fusionnent, sont délocalisées. Ce phénomène touche-t-il une région plus qu'une autre; les conséquences sont-elles différentes selon les régions? Contentons-nous d'évoquer quelques questions sans se risquer à y répondre. Consacrons donc plus de temps à la mobilité géographique, et ses instruments indispensables, les moyens de communication.

L'Arc jurassien, à l'époque de l'horlogerie, constituait une exception à une règle bien établie: cette région a connu un très fort développement et une prospérité remarquable malgré des voies de communication d'une qualité inférieure à celle des régions comparables. Actuellement, il se trouvera peu de responsables politiques ou économiques de l'Arc jurassien pour exiger une amélioration marquée et rapide des voies de communication.

La reprise économique est une réalité dans l'Arc jurassien: les entreprises tournent à plein rendement et manquent de main-d'œuvre qualifiée. Pendant ce temps, la population notamment des parties hautes de l'Arc jurassien stagne, quand elle ne décroît pas. Y a-t-il des relations avec la mobilité? L'amélioration des voies de communication, la facilitation de la mobilité, a permis d'élargir le bassin de recrutement des entreprises de l'Arc jurassien. En français de tous les jours, cela signifie que l'on peut travailler dans l'Arc jurassien sans devoir y vivre. La réciproque est aussi vrai: on peut habiter dans cette région et travailler ailleurs, sur le Plateau proche ou à Bâle.

Et alors? Vue sous cet angle, la mobilité a des conséquences, réelles ou potentielles, très positives pour la région: elle permet en fait de l'agrandir, en l'intégrant dans des ensembles plus vastes. A moyen terme, un rééquilibrage est possible, et la région aura alors digéré toutes les conséquences des crises qu'elle a connues dans les années 70 et 80.

Si le pire n'est pas toujours certain, on peut faire une autre lecture de la situation actuelle. L'atout de l'Arc jurassien, c'est un savoir-faire reconnu dans le domaine de la microtechnique. Ce savoir-faire va-t-il se diffuser, au fur et à mesure que la mobilité augmente, ou au contraire se diluer. Beaucoup d'entreprises de l'Arc jurassien dépendent de centres de décision situés à l'extérieur. Dans ces conditions, quel sera, à long terme, l'intérêt de maintenir des emplois dans des régions qui connaissent des pénuries de main-d'œuvre, et qui n'ont pas toujours une très bonne image à l'extérieur? Dans certaines parties de l'Arc jurassien, la croissance augmente surtout l'emploi frontalier, ce qui pose de nouveaux problèmes aux entreprises françaises de la zone frontalière, qui voient leurs travailleurs partir en Suisse.

On ne peut donc pas exclure absolument un scénario pessimiste, selon lequel la facilitation de la mobilité permettrait le maintien des emplois, dans un premier temps en tout cas, mais ne résoudrait pas les problèmes de la stagnation de la population. Comment dans ces conditions espérer un développement endogène assuré à long terme? La croissance de la mobilité n'est-elle pas le prélude à la perte de substance de certaines régions de l'Arc jurassien?

Se contenter de ce constat serait admettre que cette région n'offre aucune perspective, notamment en tant que région résidentielle. C'est passer à côté des atouts réels de l'Arc jurassien. L'environnement y est bien préservé. Les localités offrent un cadre de vie agréable. Sans céder à la mode actuelle qui tend à réduire tous les problèmes à une question d'image, il est vrai que l'Arc jurassien n'a pas toujours une très bonne image à l'extérieur, et que les clichés ne manquent pas. Il est vrai aussi qu'il n'est pas toujours facile de distinguer les évolutions à court terme des tendances plus lourdes à long terme. Il ne faudrait pas non plus déduire de ces interrogations que la réponse aux problèmes évoqués résiderait dans une restriction de la mobilité, et l'abandon des exigences d'un raccordement adéquat aux réseaux nationaux et internationaux. Les effets négatifs l'emporteraient largement. En revanche, on n'échappe pas à s'interroger sur l'adéquation du fédéralisme fiscal à une mobilité qui tend de plus en plus à homogénéiser l'espace. Les distances diminuent et les disparités, notamment dans le domaine fiscal augmentent. On touche ici une autre forme d'inégalité face à la mobilité: il devient possible de bénéficier des services des centres sans y contribuer, voir le cas de Zoug ou d'une partie du canton de Schwyz face à Zurich.

Le régime fiscal n'est certes pas le seul critère d'implantation, mais il n'est pas secondaire. Et une région périphérique avec des impôts assez élevée n'est pas dans une situation favorable face à une région plus centrale, avec des impôts bas.

Ce papier commence par une question, et il se terminera par une interrogation: en quoi l'Arc jurassien est-il pénalisé par des inégalités face à la mobilité? On manque peut-être de recul pour analyser la situation actuelle: nous trouvons-nous dans une phase de mutation, à un moment où l'incontestable renouveau économique ne se traduit pas encore en termes démographiques, ou alors la tendance à l'anémie va continuer, ce qui donnerait à penser que l'amélioration de la mobilité renforce certaines régions et en affaiblit d'autres? Une certitude cependant: les voies de communication à elles seules ne résolvent pas tout, et plutôt que d'insister sur les lacunes, il faudrait aussi relever les réalisations.

En matière ferroviaire cependant, il y a lieu de se faire quelques soucis: Rail 2000 a en effet passé d'un projet axé sur l'offre à un projet axé sur la demande. Les investissements de la deuxième étape iront effectivement dans les régions à fort potentiel. Il y aura donc encore de quoi écrire sur ce sujet. ■

Sind wir vor der Mobilität «ungleich»? Der Fall dezentralisierte Randgebiete

Sind wir vor der Mobilität gleich? Und welche Konsequenzen kann diese Mobilität in einer touristischen Region wie das Wallis oder in einer industriellen Gegend wie dem Jura-Südfuss haben? Auf der Angebotsseite der Mobilität bestehen ganz klare Ungleichheiten, auch wenn diese in der Schweiz tendenziell zur grösstmöglichen Gleichheit strebt. Die Ungleichheit befindet sich auch bezüglich der ökonomischen Realitäten finanzschwacher Regionen und Gemeinden, die aus eigener Kraft keine Angebotsverbesserungen erreichen können. Das touristisch bekannte Wallis unternimmt erfolgreich grosse Anstrengungen um die Seitentäler so gut als möglich zu bedienen. Am Jurasüdfuss hat sich die Situation bezüglich der Mobilität verbessert. Es bestehen aber nach wie vor Mängel – doch sollte der Blick nicht nur auf die Verkehrswege gerichtet und stattdessen auch auf die erfolgreiche Umsetzungen hingewiesen werden.