**Zeitschrift:** Domaine public
**Herausgeber:** Domaine public
**Band:** - (2013)
**Heft:** 2016

**Artikel:** Favoriser la mobilité, c'est créer des gagnants et des perdants : la politique des transports doit intégrer ses effets sociaux, et pas seulement environnementeaux

**Autor:** Rey, Michel

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-1014192

**Nutzungsbedingungen**
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

**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. Voir Informations légales.

**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. See Legal notice.

**Download PDF:** 11.05.2025

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

richesse? Voilà qui donnerait de la chair à ce partenariat social tant vanté par la droite et le patronat pour contrer l'intervention de l'Etat dans le domaine des salaires.

## Favoriser la mobilité, c'est créer des gagnants et des perdants

La politique des transports doit intégrer ses effets sociaux, et pas seulement environnementaux

*Michel Rey - 21 novembre 2013 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/24756*

A suivre les débats relatifs à la politique des transports, les besoins en mobilité sont sans limites. La mobilité a explosé et il en sera de même dans les 20 à 30 ans à venir. Cette demande en expansion doit être satisfaite par une augmentation de l'offre d'infrastructure et de prestations de transports routiers et ferroviaires.

La Confédération prévoit des investissements de plus de 100 milliards de francs et le débat politique se focalise sur *«qui paie quoi selon quelles modalités»*. Seule limite à la mobilité, les ressources financières à mobiliser par les collectivités et les usagers. On revendique le droit de se déplacer dans l'espace quand on veut, où l'on veut, comme on le souhaite.

Dans une *interview* accordée au bulletin d'information de l'Office fédéral du développement territorial (Are) *Forum du développement territorial* (Forum 2/2012), Jürg Dietiker, professeur, ingénieur et éthicien de la planification à l'Ecole des sciences appliquées de Zurich, soutient que l'offre des transports génère la demande. Toute nouvelle infrastructure entraîne un surcroît de trafic et est saturée peu de temps après son achèvement. Pour cet expert, *«la question des transports doit se traiter avec une conscience des limites, car la mobilité est un bien rare et précieux. Il faut donc envisager sa gestion par la pénurie»*.

J. Dietiker affirme qu'il y a une corrélation directe entre l'offre de mobilité et le mitage du territoire. Nous avons déjà soutenu et expliqué l'existence d'une telle corrélation. La densité du réseau des routes et du rail sur l'ensemble du territoire suisse favorise l'étalement des constructions (DP 2000), la nouvelle loi sur l'aménagement du territoire pouvant tout au plus freiner une telle évolution. Avant de poursuivre dans cette voie d'amélioration continue de l'offre d'équipement et de prestations de transport, J. Dietiker préconise l'ouverture d'un débat sur les valeurs et les limites de la mobilité qui devraient guider les politiques des transports, de l'aménagement du territoire et du paysage. Il s'agit de se demander quelle mobilité nous souhaitons et quels sont nos vrais besoins? Aujourd'hui ce débat n'a pas lieu, il se limite aux dimensions financières et techniques des transports.

L'expert zurichois est surtout préoccupé par les effets de l'explosion de la mobilité sur la détérioration du paysage et de la nature. A cela, il y a lieu d'ajouter les dimensions sociales de la mobilité. Sur ce sujet, les travaux de Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine à l'EPFL, sont utiles. Il a développé ses réflexions dans son ouvrage *Les paradoxes de la mobilité* (DP 2000).

Le sociologue constate que depuis une vingtaine d'années, la mobilité est au coeur de nos existences. La vie quotidienne des ménages s'est complexifiée (double activité des conjoints, activités parascolaires des enfants, multiplicité des loisirs) et se réalise dans plusieurs lieux de vie La flexibilité est devenue une exigence du monde du travail, ce qui implique des aptitudes à la mobilité.

La demande de mobilité ne peut plus se comprendre en

additionnant les déplacements des pendulaires et des loisirs. Les ménages sont confrontés à des exigences de mobilité qui deviennent déterminantes pour assurer la qualité de leur projet de vie. Leurs manières de se déplacer se multiplient, se combinent et évoluent dans l'espace et dans le temps. On pratique un jonglage entre les modes de déplacements (voiture, scooter, transports publics, marche dans les centres-ville) et entre les formes de déplacements (physiques, virtuels, téléphones, SMS).

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. Elles en font même de plus en plus une condition d'insertion sociale. 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 et dans les loisirs.

La capacité à être mobile devient un enjeu social décisif. Etre mobile n'est pas nécessairement bouger beaucoup, mais être capable de changer. Pour prendre 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 femme célibataire sans formation et avec enfant.

La *«motilité»* est la disposition qui nous permet de répondre à ces enjeux de mobilité. Elle constitue une dimension de la stratification sociale, au même titre que la formation et le revenu. 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 sa dimension sociale.

# L'indépendance de la justice à l'épreuve des faits

Affaire Marie: équilibrisme périlleux entre volonté de faire la lumière et principes fondamentaux de l'Etat de droit

*Alex Dépraz - 20 novembre 2013 - URL: http://www.domainepublic.ch/articles/24747*

Six mois après, la mort tragique d'une jeune femme continue de déchirer les institutions vaudoises. Au cœur du débat se trouve une décision prise par la justice vaudoise qui a permis au prévenu du meurtre de Marie de se retrouver en liberté.

Malgré la publication au mois de septembre d'un rapport de l'expert mandaté par le Tribunal cantonal exonérant la juge d'application des peines concernée de toute faute, la tension entre autorités politiques et ordre judiciaire est à son comble. Le Grand Conseil doit débattre mardi 26 novembre d'un rapport de sa commission de haute surveillance qui reproche au Tribunal cantonal de s'être satisfait du travail de l'expert tandis que les juges cantonaux campent sur leur position.

L'exercice auquel devra se livrer le Grand Conseil s'annonce des plus périlleux du point de vue de la séparation des pouvoirs. Les juges peuvent bien sûr se tromper, mais en principe leurs décisions ne peuvent être revues que par d'autres juges dans le strict cadre des voies de recours prévues par la loi. A défaut de recours ou une fois celui-ci exercé, le jugement d'un tribunal devient définitif et exécutoire.

Si un recours est admis contre un jugement, ce qui est fréquent et implique que le premier jugement était erroné,