

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2017)  
**Heft:** 2164

**Buchbesprechung:** Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse [Vincent Kaufmann, Ander Audikana]

**Autor:** Rey, Michel

### **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:** 29.03.2025

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

Mozambique, la moitié de la population vit au-dessous du seuil de pauvreté. Le scandale des prêts a fait augmenter le poids de la dette de 20% (la *Sonntagszeitung* parle même de 35%), ce qui fait du Mozambique le pays le plus endetté d'Afrique. Par rapport à sa capacité économique, son service de la dette se montera à deux fois et demie le prix que devra payer la Grande-Bretagne pour sa sortie de l'Union européenne, et cela chaque année. M. Rohner, M. Thiam, votre banque s'oppose-t-elle aux objectifs de développement ci-dessus mentionnés? Qu'allez-vous faire pour la réalisation de ces objectifs?

Ces crédits ont été utilisés entre autres pour l'achat d'armes testées dans le pays lui-même. Un fils du président en a pris la responsabilité. A cette époque le Frelimo et le Renamo se combattaient à nouveau (pour la première fois depuis 1991). Des milliers de civils ont fui dans les pays voisins. En avril 2016, le Malawi abritait 15'000 réfugiés mozambicains. De nombreuses

personnes continuent de quitter le pays à cause de conditions de vie difficilement supportables. M. Rohner, M. Thiam: CS et ses affaires contribuent-ils aux flux migratoires? Que comptez-vous faire en guise de réparation?

Pour ces crédits, CS a exigé une garantie de l'Etat. Cette garantie aurait dû être avalisée par le parlement mozambicain qui n'a pourtant pas été consulté. Votre banque a prêté la main à une violation de la Constitution et de la loi. M. Rohner, M. Thiam: comment CS justifie-t-il cela alors qu'elle proclame respecter intégralement les lois et règlements en vigueur dans tous les pays où elle est active?

Les pays donateurs se refusent à financer l'amortissement de la dette mozambicaine. Ce pays se tourne maintenant vers l'Inde, la Chine, la Russie notamment. Il a récemment obtenu un crédit de 200 millions de dollars de la Banque islamique de développement dont le siège est en Arabie saoudite, un Etat qui promeut des centres de

formation islamique dans les pays tiers. M. Rohner, M. Thiam, ce transfert de partenariat de développement de l'Europe vers l'Asie et l'Arabie saoudite est-il souhaitable?

Depuis que le scandale a été rendu public. CS n'a jamais reconnu publiquement son implication. Si vous faites une recherche sur Google avec les mots «Mozambique», «dette» et «Credit Suisse refuse de commenter», vous trouvez de nombreux articles de la presse mondiale - du *Wall Street Journal* au *Financial Times*, au *Business News*, au *Guardian*, jusqu'à la *NZZ* - qui parlent du silence de la grande banque. M. Rohner, M. Thiam: une entreprise qui consacre autant d'énergie dans la rétention de l'information ne mine-t-elle pas sa crédibilité, son crédit? Votre enseigne «Credit Suisse» vous impose pourtant plus de transparence! Une dernière question: avez-vous lu la «lettre ouverte à la direction de CS» publiée par [Contrepoint](#) le 8 décembre 2016? Quand trouverez-vous le temps de la lire?

## Les ambivalences de la mobilité à l'échelle européenne

Vincent Kaufmann, Ander Audikana, «Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse», Fondation Jean Monnet pour l'Europe, Editions Economica, Paris, 2017

---

Michel Rey - 09 mai 2017 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/31499>

Le 9 février 2014, les citoyens suisses ont dit «non» à plus de mobilité en acceptant

l'initiative «contre l'immigration de masse». Le même jour pourtant, ces

mêmes citoyens ont dit «oui» à plus de mobilité en plébiscitant le Fonds pour le financement et

l'aménagement de l'infrastructure ferroviaire (FAIF). Ces résultats soulèvent, dans toute leur complexité, les paradoxes de la mobilité. Certaines formes de mobilité sont perçues comme des menaces, tandis que d'autres apparaissent comme le sésame de la liberté.

Cette votation a conduit Vincent Kaufmann, professeur associé à l'EPFL dont il dirige le Laboratoire de sociologie urbaine, et son collègue espagnol Ander Audikana à s'interroger sur la gouvernance de la mobilité dans nos sociétés, en particulier au sein de l'Union européenne. Dans un ouvrage publié par la Fondation Jean Monnet, [Mobilité et libre circulation en Europe. Un regard suisse](#), ils soutiennent que la Suisse constitue un laboratoire dont les travaux méritent d'attirer [l'attention de l'Europe](#).

Les auteurs définissent la mobilité comme «*l'intention, puis la réalisation d'un franchissement de l'espace géographique impliquant un changement social*». Cette mobilité est au cœur de notre vie économique et sociale. Elle a explosé avec le développement des nouvelles technologies de la communication, la mise en place de moyens de transport plus performants, la libre circulation des capitaux, des biens et des services. Les déplacements des personnes témoignent aussi de cette explosion, avec la forte augmentation du nombre des migrants, des pendulaires, des

frontaliers, sans oublier le développement des voyages souvent lointains pour des vacances et loisirs.

### **La mobilité au cœur de la construction européenne**

Le projet européen est indissociable de l'explosion de la mobilité. Construire l'Europe consiste en fait à créer de la mobilité. Les deux auteurs font l'hypothèse que cet édifice repose sur une volonté politique consciente de promouvoir la mobilité à travers les quatre libertés de déplacement des personnes, des capitaux, des biens et des services. Ils considèrent le continent européen comme une grande métropole, avec ses quartiers plus ou moins riches ou pauvres, avec ses centres et ses zones périphériques.

La vision de la mobilité promue par l'UE s'apparente à une forme d'idéologie. Elle propose *de facto* une mobilité généralisée qui ne fait pas l'objet d'une véritable réflexion sur l'ancrage territorial et social. Or, les effets de la mobilité se révèlent d'une grande ambivalence. Elle peut être un vecteur de renforcement de la cohésion, mais aussi, à l'inverse, s'avérer être une cause de tensions et de conflits. Les débats autour de l'élection présidentielle française ont bien fait ressortir la problématique des territoires gagnants et perdants. C'est dans ce sens que les votes suisses constituent aussi un signal de défiance à l'égard de l'injonction généralisée prononcée par l'UE.

Depuis 2000, les crises de l'Europe apparaissent liées à l'incapacité des autorités européennes et nationales à élaborer des mesures permettant de réguler de façon satisfaisante les mouvements, surtout ceux des hommes et des capitaux. Assurer la régulation des mobilités, c'est à la fois en «*promouvoir*» certaines et en «*restreindre*» d'autres.

Les débats mettent en évidence une opposition fondamentale: les uns considèrent la mobilité à la fois comme une forme de liberté, une force créatrice et comme une réponse prioritaire aux problèmes de société; les autres, au contraire, éprouvent la mobilité généralisée comme une menace, une force déstabilisante et comme une source de multiples problèmes.

En fonction de l'attitude adoptée par rapport la mobilité, les positions en matière de régulation peuvent varier entre deux extrêmes. La position ultra libérale se situe largement en faveur des différents types de mobilité. La position isolationniste, défendue par les opposants à toute forme de mobilité, plaide pour un ancrage formalisé, de part et d'autre des frontières. Entre ces deux positions extrêmes, des positions plus ou moins interventionnistes visent à réguler ou non l'une ou l'autre mobilité.

L'avenir de l'Europe dépendra largement des combats idéologiques en matière de mobilité et de la façon dont les différents flux seront



effectivement maîtrisés. Différents scénarios sont possibles avec des gains et des risques potentiels.

La tendance politique actuelle est manifestement celle d'un retour aux frontières. Il s'agit d'une réaction en partie identitaire et en partie sécuritaire face à la généralisation des flux de mobilité de toutes sortes. Il faut créer des périmètres isolés, mis à l'écart des flux. C'est l'objectif principal de ce type de politiques, afin d'assurer la cohésion interne et de renforcer la sécurité.

### **La Suisse, terre d'accueil de toutes les mobilités**

La situation de la Suisse est différente. Difficile d'imaginer un scénario helvétique à l'écart des flux de mobilité. Une sorte d'enfermement de la Suisse par rapport à l'extérieur n'est pas impossible. Mais l'ouverture du pays reste l'un de ses traits caractéristiques, sa raison d'être même. Sa perméabilité financière et économique mais aussi son plurilinguisme plaident en faveur de cette ouverture. On peut par contre imaginer que la mise à l'écart ne concerne que les flux de mobilité des personnes.

La cohésion et la stabilité ont été atteintes avec une stratégie d'ouverture. Les flux européens de marchandises d'abord et les flux financiers ensuite ont

contribué à rassembler le pays en dépit de ses divergences internes. C'est parce qu'elle assume sa centralité par rapport aux flux européens, mais aussi mondiaux, que la position de la Suisse semble consolidée.

La composante identitaire et culturelle joue un rôle majeur. La mobilité des personnes à l'intérieur du pays n'est pas condamnée, elle est même valorisée socialement. Les deux auteurs parlent d'une «*injonction à la mobilité*». La mobilité transfrontalière devrait, par contre, être limitée pour des raisons de *dumping* social.

La Suisse est fortement métropolisée, son territoire relativement équilibré et bien desservi par ses voies de communication. Aucune région ne devrait être pénalisée par l'explosion de la mobilité. Avec son tunnel de base du Gothard, le plus long tunnel ferroviaire du monde, la Suisse contribue aussi à la construction de la métropole européenne.

Une autre évolution se dessine en Suisse en matière de mobilité: un ralentissement progressif des flux de mobilité et une valorisation de la proximité. Une politique de la lenteur vise à revoir les équilibres entre mobilité et ancrage au profit de ce dernier. On favorise les pratiques lentes, les transferts de la

route au rail, les mouvements *slow*. Ce n'est pas une stratégie d'isolement dans la mesure où elle cherche un rythme plus adéquat pour maîtriser la mobilité à l'interne et la valoriser.

### **Les difficultés de la régulation des mobilités**

Au sein de l'UE comme en Suisse, la régulation fait face à une double difficulté. La maîtrise des mobilités exige de nombreuses mesures qui sont de la compétence de différentes instances publiques. Difficile dans ces conditions d'avoir une approche coordonnée. Comment harmoniser les politiques concernant les flux de personnes et celles qui se proposent d'encadrer les flux financiers et de services? Comment coordonner la conception et la mise en œuvre de mesures qui relèvent à la fois de la Confédération, des cantons et des communes?

Par ailleurs, la valorisation de la lenteur demande à être appuyée par les politiques fiscales, d'aménagement du territoire, du logement, le tout en vue de favoriser l'ancrage territorial des entreprises et des personnes. Des politiques qui font largement défaut au niveau fédéral, car elles relèvent des cantons qui cultivent chacun bien plus la concurrence entre eux que la collaboration.