

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2018)
Heft: 2200

Artikel: Européens, encore un effort pour la mobilité durable : un appel lancé sous les auspices de la Fondation Jean Monnet
Autor: Longet, René
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023231>

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: 13.03.2025

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

émotionnelle et ne demande pas ou peu d'effort. Utile dans la vie quotidienne, elle nous permet de réagir sans tarder, de manière quasi réflexe, pour faire face à des événements inattendus qui demandent une réponse urgente; ou face à des situations routinières qui n'exigent pas réflexion. Elle ne résiste guère à nos *a priori* et autres idées reçues. La seconde, plus réfléchie, plus contrôlée et plus logique, exige effort et concentration. Le discours populiste s'adresse typiquement à la pensée rapide. En jouant sur la peur et la frustration, il tire avantage de cette forme de pensée: perception de la réalité en noir et blanc, une simplification qui apporte un sentiment de sécurité.

La gauche gagnerait-elle à adopter ce type de discours et à davantage solliciter cette pensée rapide? On peut observer un populisme de gauche qui flirte avec les réflexes de défense, par exemple le protectionnisme

économique et social pour faire pièce à la mondialisation, au libre-échange et à la libre circulation des personnes. Mais cette stratégie serait fatale à la social-démocratie. Elle perdrait le soutien du gros de son électorat, à savoir la classe moyenne bien formée, attachée au respect des droits fondamentaux et à une société ouverte.

Formation et encore formation

Pour [Silja Häusermann](#), la priorité réside dans un programme d'investissement massif dans la formation et aussi dans la formation continue (le droit à un capital-formation par exemple), dans la mise en place des structures indispensables à l'accès au marché du travail (accueil des enfants) et dans l'amélioration des conditions de travail (temps partiel, horaires flexibles...). Un tel programme permet d'intégrer les exigences d'égalité entre les sexes et de

répartition équitable de la richesse. Ces revendications ne vont guère attirer les citoyennes et citoyens séduits par le discours populiste, admet la politologue zurichoise. Ces derniers sont plus réceptifs à des propositions telles que la retraite anticipée pleine et entière pour les salariés après 40 ans d'activité ou une revalorisation des salaires. Des réformes qui traduiraient une forme de reconnaissance pour celles et ceux qui vivent la précarité de l'emploi et le déclassement social.

Silja Häusermann ne compte pas sur cette offensive de formation pour convertir les électeurs de l'UDC. Non, cette offensive doit préparer les nouvelles générations à résister aux slogans populistes: une bonne formation libère de la peur du changement et vaccine contre les tendances autoritaires; elle stimule la pensée lente, indispensable à l'exercice d'un choix politique éclairé.

Européens, encore un effort pour la mobilité durable

Un appel lancé sous les auspices de la Fondation Jean Monnet

René Longet - 08 avril 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33023>

Publié au mois de mars par la Fondation Jean Monnet pour l'Europe, [Mobilité durable, un appel aux décideurs européens](#) vise à éclairer un volet de l'enjeu climatique peu mis en évidence dans l'Union

européenne, celui de la mobilité. Ce manifeste de 32 pages est issu du travail d'un groupe d'experts qui «s'inscrit dans une vision durable de la société au niveau mondial». Il se réfère en particulier aux

conclusions de la conférence [Habitat III](#) des Nations unies et aux [17 Objectifs de développement durable](#).

Face aux politiques actuelles de la mobilité, «il s'agit

désormais d'oser des approches plus radicales».

Relevant le lien entre «la carte des votes populistes en Europe avec un état des lieux des transports, en termes de densité et de qualité», l'Appel souligne qu'«après des décennies de promotion des mobilités rapides sur de longues distances, il est impératif notamment de rééquilibrer les efforts et de penser la mobilité en favorisant la vie quotidienne des citoyens».

En effet, l'équipement différencié des territoires souligne les inégalités qui laissent de côté tant les régions rurales que les banlieues populaires. Le rapport rappelle que dans l'UE, en Suisse et en Norvège, 70% de la population vivent désormais dans des espaces urbanisés, et que les villes sont aujourd'hui porteuses d'engagements nettement plus dynamiques que les Etats.

S'agissant des divers modes de déplacement, l'Appel relève la part devenue marginale du rail, alors que ses performances en termes de CO₂ sont excellentes. Il ne représente que 10% du transport des personnes et 15% des marchandises, qui n'occasionnent que 0,5% des émissions de CO₂ du système de transport. Illustration d'une efficacité énergétique 5 à 10 fois meilleure que la route (sans parler de l'aviation). Mais tant que la politique des transports n'intégrera pas ses externalités dans les coûts facturés, l'on continuera à pénaliser le rail et favoriser la

route.

Ainsi en est-il du [rapport Spinetta](#) rendu au premier ministre français début 2018, qui propose l'abandon de 9'000 km de dessertes ferroviaires locales dans un pays qui a déjà supprimé les deux tiers du réseau historiquement existant.

La clé d'une politique climatique cohérente reste une taxe sur le carbone à la hauteur des dommages environnementaux causés par les énergies fossiles: pollution depuis l'extraction jusqu'à l'utilisation, emballage de l'effet de serre...

L'Appel insiste malheureusement peu sur ces leviers essentiels que sont le redéploiement du ferroviaire et un juste prix du fossile. Il rappelle toutefois les actes pionniers de certains industriels comme Michelin, «qui expérimente depuis 2016 un prix interne du carbone pour ses propres projets d'investissement sur la base de 50€ la tonne de CO₂».

Globalement cependant, l'industrie européenne reste peu encline à relever le défi d'une économie décarbonée, préférant valoriser ses rentes de situation plutôt que sa compétitivité, notamment face à une Asie plus innovante. De même, les tentatives de renforcement des normes d'émission de CO₂ des véhicules routiers se «heurten au lobbying le plus conservateur».

A juste titre, l'Appel souligne qu'une bonne partie des enjeux

de la mobilité se situent en dehors du système des transports, dans «la démultiplication de déplacements fondamentalement inutiles» et les mouvements pendulaires qui «n'ont cessé de s'amplifier au rythme de la périurbanisation depuis plus de cinquante ans».

Il s'agit de passer d'une gestion fondée sur «une économie de l'offre» à une «économie de la demande», à travers notamment le «développement du télétravail et la multiplication des espaces de coworking» et «des nouvelles formes de mobilité impliquant le partage ou le covoiturage», ou encore en tendant «vers une économie circulaire».

Affirmant une option pro-électricité, l'Appel reste muet sur le mode de production de cette électricité. Solaire, éolienne, hydraulique, parfait. Mais thermique au charbon ou au nucléaire? On remplacerait au mieux une nuisance par une autre.

Si en Suisse la discussion sur la mobilité est récurrente depuis les années 1980, dans la plupart des pays européens elle ne fait que commencer. A ce titre, ce dossier pourra constituer un utile élément de prise de conscience et de convergence. Car sur notre continent, la mobilité est responsable d'un quart des émissions de gaz carbonique et d'un tiers de la dépense énergétique.

La transition vers la durabilité est à la fois une nécessité et une chance d'un meilleur

équilibre et d'une meilleure qualité de vie sur les territoires, d'une réduction des risques et du développement de nouveaux marchés à travers des investissements utiles à

tous.

Il y a là pour l'Europe «*une perspective de dynamisme économique que ses décideurs confrontés à l'urgence climatique n'ont, jusqu'ici, pas*

suffisamment prise en compte». Et si la nécessaire taxation du carbone pouvait faire coup double: dissuader la mobilité polluante et financer une mobilité vertueuse?

En quête de cryptomonnaies

Plus de questions que de réponses

Jean-Pierre Ghelfi - 06 avril 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/33017>

Que sont les cryptomonnaies? Des monnaies qui, comme toutes les monnaies, constituent un moyen de paiement.

Elles relèvent cependant d'un genre particulier. Elles n'existent que par l'intermédiaire d'un programme informatique complexe dénommé [blockchain](#), ou chaîne de blocs — thème qui sera abordé dans un autre article.

Les cryptomonnaies n'ont pas d'existence réelle. Leur émission est strictement privée. Elles n'ont pas force libératoire: personne n'est tenu de les accepter en paiement d'une dette, contrairement aux monnaies habituelles émises par une banque centrale et reposant sur des normes légales. Aucune autorité n'en garantit la valeur.

Les personnes qui doutent fort des cryptomonnaies disent que celles-ci ne sont que du vent et qu'il faut s'en méfier comme de

la peste. D'autres pensent au contraire qu'elles sont à l'origine d'un nouveau système financier, indépendant de banques centrales et d'institutions étatiques, qui doit être soutenu et encouragé.

Même si les médias ne parlent le plus souvent que d'une cryptomonnaie — le [bitcoin](#) —, de très nombreuses ont été créées ces dernières années. Elles ont pour objectif et ambition de permettre à des personnes, sociétés et institutions de conclure des contrats de toute nature et d'assurer un trafic de paiement indépendant des structures existantes, avec des commissions bien inférieures, disent-elles, à celles prélevées par les banques.

En l'absence de garantie étatique, la valeur des cryptomonnaies dépend exclusivement de la confiance que les participants leur accordent. Leur prix résulte de l'offre et de la demande — analogue au cours d'un titre

coté en bourse.

Un acte de foi

La confiance est une composante essentielle. C'est évident pour les cryptomonnaies qui n'ont pas de valeur intrinsèque. Mais le problème de la confiance vaut aussi pour les «*vraies*» monnaies. La garantie de l'Etat et de la banque centrale constitue une composante rassurante. Elle reste pourtant relative.

Le public accorde sa confiance à la monnaie d'un pays dont la situation économique et la gestion financière paraissent stables et prévisibles. En revanche, si la situation financière laisse à désirer au point que le taux d'inflation comporte deux ou trois chiffres, la défiance ou la méfiance prévalent au point que la population cherchera à se défaire de cette monnaie et à lui préférer une monnaie étrangère dont la conservation de la valeur lui paraîtra moins