

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2019)
Heft: 2231

Artikel: Non, les Suisses ne sont pas exemplaires en matière de mobilité : où je veux quand je veux, sans souci pour les conséquences négatives sur le plan environnemental et social
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1019969>

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: 30.03.2025

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

dénoncent son refus de prendre en compte l'important rôle de l'Etat, implicitement évoqué par le terme de service public. Ce déni encourage *de facto* l'intervention privée à chaque occasion de profit réalisable, avec tous les risques concomitants d'atteintes au statut de la fonction publique et aux conditions de travail faites aux personnels assimilés, occupés dans le secteur parapublic (établissements subventionnés), voire dans les établissements privés remplissant des tâches d'intérêt public, et comme tels représentés par le Syndicat des services publics ([SSP](#)).

En ces temps de libéralisation endémique et de formes juridiques entremêlées, les rôles de propriétaires et de gestionnaires évoluent. Les anciennes «régies fédérales»

sont depuis quelques années constituées en sociétés anonymes de droit public dont la Confédération détient une majorité (Swisscom) ou la totalité (CFF, La Poste) du capital-actions, mais abandonne les affaires au Conseil d'administration, éventuellement cadré par une convention de prestations pluriannuelle.

Et les unités administratives, aux niveaux fédéral et cantonal, font de plus en plus souvent appel à des collaborations privées. Quitte à attribuer le marché à une SA fédérale, comme vient de le faire l'Office fédéral de l'informatique et de la télécommunication ([Ofit](#)) à la suite d'un appel d'offres public lancé en mars 2017. Il s'agissait de trouver des partenaires pour l'externalisation de trois de ses

secteurs d'activité, consécutive à des coupes budgétaires concernant le personnel interne. Seuls deux domaines d'activité ont donné lieu à des offres valables. Et, dans les deux cas, l'adjudicataire n'est autre que Swisscom, dont la Confédération détient une courte majorité (51%) du capital...

De *New Public Management* en Etat 4.0 en passant par la diversification des partenariats public-privé, les contours du service public tendent à s'estomper progressivement. La gestion des collectivités perd de sa clarté. Raison de plus pour que les pouvoirs publics se montrent vigilants et gardent la maîtrise, tant pour la définition des missions que dans l'affirmation des priorités de l'action des services publics et aux publics.

Non, les Suisses ne sont pas exemplaires en matière de mobilité

Où je veux quand je veux, sans souci pour les conséquences négatives sur le plan environnemental et social

Michel Rey - 04 janvier 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34237>

Nos pratiques actuelles de la mobilité détruisent notre environnement. Ce sont les experts du [Forum Vies mobiles](#) - dont fait partie Vincent Kaufmann, professeur en sociologie urbaine à l'EPFL - qui l'affirment dans [une tribune](#) récemment parue dans *Le Monde*.

Partout dans le monde,

toujours plus de camions, d'automobiles et de liaisons aériennes, toujours plus d'infrastructures en construction, toujours plus d'offres commerciales, toujours plus de mobilités polluantes. Cela doit changer.

Au siècle dernier, on a privilégié la vitesse: toujours plus vite et plus loin. Le siècle

en cours consacre la montée en puissance des technologies de communication à distance. On peut sillonner le monde entier tout en restant connecté. Les innovations technologiques sont souvent présentées comme des solutions miracles (voiture autonome, ville intelligente). Elles sont étudiées sans accorder une attention suffisante à l'impact

des déplacements sur le dérèglement climatique, sur la pollution de l'air (particules fines, CO₂) et sur les inégalités sociales et territoriales qu'elles génèrent. Ce sont des «*solutions illusoire*s», car elles négligent le problème majeur des déchets, des matériaux rares et des sources d'énergie. Elles concourent même à intensifier, en même temps que nos déplacements, la congestion qu'elles génèrent.

Les inégalités actuelles ne sont plus acceptables. D'un côté, une *Business Class Jet Society* survole la planète tout en étant connectée à l'échelon mondial. De l'autre, des vies mobiles ordinaires, exposées aux nuisances du déplacement quotidien de masse: embouteillages persistants, entassement dans les transports publics, emplois du temps épuisants, rythmes de vie imposés que l'on ne maîtrise plus. La mobilité doit être repensée avec tous ses enjeux écologiques, géopolitiques et sociaux.

Les experts affirment qu'aucune solution sérieuse d'ensemble ne semble se dessiner pour la mobilité, malgré les professions de foi et les déclarations de principe. Et de plaider – et c'est là la nouveauté du discours – pour un changement radical des comportements en matière de mobilité. Il faut remettre en cause des habitudes de déplacement suscitées par le système dominant de l'automobile et de l'avion.

Ils préconisent une rupture

avec la mobilité axée sur le toujours plus vite et le toujours plus loin. Priorité doit être donnée à une autre politique des rythmes et des échelles qui doit permettre à chacun de ralentir, de mieux maîtriser son temps, de réduire les distances et de privilégier des cadres de vie harmonieux sur des territoires diversifiés. Il faut privilégier l'usage du vélo et la pratique de la marche.

La Suisse: une bonne élève de la mobilité?

Publié à l'occasion des débats autour des Gilets jaunes en France, l'appel fait-il sens pour la Suisse? Un pays dont la politique de mobilité accorde plus d'attention à la complémentarité entre transports privés et publics, à la mobilité douce et à la coordination des transports avec l'urbanisation de son territoire. Une politique bien dotée financièrement avec ses fonds d'investissement tant pour le transport privé que public. Les transports routiers et ferroviaires ont coûté 86 milliards de francs au total en 2014, quasiment autant que le domaine de la santé.

La Suisse: bonne élève? La [pratique](#) de mobilité autorise de sérieux doutes... Elle explose dans notre pays. Les transports s'accroissent plus rapidement que la population. Les Suisses ne cessent de se déplacer, de plus en plus souvent et loin. Et en priorité pour les loisirs et les achats qui représentent quasi 60% des motifs de leurs déplacements. Les trajets en voiture

représentent 71% des déplacements. Les Suisses sont devenus les [champions](#) des voyages en avion et à ce titre de grands perturbateurs du climat.

Tout se passe comme s'il n'y avait pas de limites à cette consommation: je me déplace où je veux, quand je veux, comme je veux. Ce faisant, les Suisses confirment une hypothèse souvent développée et vérifiée dans le monde des transports.

Or le développement des infrastructures de transport génère automatiquement de nouveaux déplacements avec leurs nuisances. Un élargissement de l'autoroute à trois voies augmente le volume du trafic et n'empêche pas la formation de bouchons aux entrées des centres urbains. Des goulots d'étranglement sont momentanément résorbés, mais ils ressurgissent ailleurs et plus tard.

Sur le plan politique, la Suisse vient d'apporter la preuve de sa mauvaise volonté avec le rejet par le Conseil national de la loi sur le CO₂ qui devait permettre de respecter les engagements de l'Accord de Paris sur le climat. Il a refusé toutes les mesures contraignantes visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi que l'introduction d'une taxe sur les billets d'avion au départ de la Suisse. Pour rappel, la mobilité est responsable d'un tiers de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ dans notre pays.

Appeler à un changement du comportement en matière de mobilité, sans s'appuyer sur des mesures d'incitation financières et des contraintes légales, revient à prêcher dans le désert. La majorité bourgeoise de notre Parlement fédéral n'est pas prête à cautionner l'appel des experts du Forum Vies mobiles.

Peut-on escompter un réveil de

la société civile? La décision prise par la Municipalité du Mont-sur-Lausanne de ne plus subventionner les [voyages scolaires en avion](#) est un petit pas dans la bonne direction. Les manifestations qui ont eu lieu dans les villes en décembre, les mobilisations pour le climat d'ânés ou de jeunes contribuent à la prise de conscience de la nocivité de nos comportements pour

l'environnement.

Mais l'enjeu se situe surtout au niveau des élections fédérales de 2019. Le citoyen va-t-il apporter sa voix aux partis qui mettront au cœur de leurs priorités une politique de la mobilité soucieuse de ses effets environnementaux et sociaux? Et faire basculer l'actuel rapport de force au sein du Parlement?

Souveraineté cantonale et démocratie

Les lois électorales des cantons sous l'œil du Tribunal fédéral

Jean-Daniel Delley - 30 décembre 2018 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34207>

Zoug et Uri ont échoué dans leur tentative de rétablir la souveraineté cantonale en matière de droit électoral. Les débats parlementaires ont mis en évidence le conflit toujours présent entre partisans de la Suisse moderne de 1848 et nostalgiques de l'ancienne Confédération.

En 2014, Zoug et Uri ont déposé deux initiatives visant à soustraire les systèmes électoraux cantonaux à la surveillance du Tribunal fédéral ([DP 2183](#)). Objectif poursuivi: la possibilité de maintenir des circonscriptions trop petites pour garantir le respect du mode de scrutin proportionnel lors de l'élection des parlements cantonaux. Un principe qui n'a rien d'abstrait quand on sait qu'une circonscription ne disposant que de deux ou trois sièges

exclut la prise en compte de la volonté d'un tiers, respectivement d'un quart de l'électorat.

Cette situation contrevient clairement au principe d'égalité ([art. 8 Cst](#)) et à la garantie des droits politiques ([art. 34 Cst](#)). Ni le respect de l'autonomie cantonale, ni le «*fédéralisme vécu*» – deux arguments avancés par ces cantons – ne permettent d'affaiblir des droits garantis par la Constitution fédérale.

Plusieurs cantons – AG, NW, ZG, SZ, VS et UR ainsi que la Ville de Zurich – ont dû réviser leurs lois électorales à la suite de l'intervention du Tribunal fédéral. Les cantons de Zurich, de Fribourg et de Schaffhouse ont fait de même.

Chambre prioritaire, le [Conseil](#)

[des Etats](#) a appuyé ces deux initiatives grâce aux députés des petits cantons – radicaux comme PDC – et aux élus UDC. Le [Conseil national](#) a fait de même avec une majorité moins nette, toujours constituée de l'essentiel des groupes PDC et UDC et de près de la moitié de la députation PLR. Au vote final, la Chambre des cantons persiste et signe, alors que le [National](#) change d'avis grâce à un retournement d'une large majorité du groupe PLR qui s'est probablement souvenue que le parti fut le pilier de la Suisse moderne, ainsi que d'une petite minorité UDC. A noter que tout au long de la procédure, les démocrates-chrétiens – ville et campagne – ont soutenu le «*fédéralisme vécu*».

Le dossier se trouve ainsi heureusement liquidé. Certes,