

La mobilité, cause commune : les infrastructures répondent aux besoins de mobilité, mais donnent à réfléchir sur la liberté de mouvement

Autor(en): **Jaggi, Yvette**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 2000

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1014118>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

définitivement 60% des requêtes dans une procédure qui ne devrait pas dépasser 140 jours. Leur analyse sera facilitée par la présence constante de spécialistes fédéraux, mais aussi de conseillers juridiques gratuits choisis par les défenseurs de l'asile. Les requérants dont les dossiers sont complexes seront cependant attribués aux cantons, comme c'est le cas actuellement.

Malgré le premier feu vert des

régions, la construction des nouveaux centres ne sera pas chose aisée.

Vingt-six législations cantonales régissent les permis de construire. Le projet en consultation prévoit une procédure fédérale d'acceptation des plans. Et lorsque ce vaste chantier sera achevé, la majorité des requérants n'aura plus à attendre des années pour savoir s'ils pourront rester en Suisse.

Voilà donc une vraie réforme

qui devrait satisfaire le plus grand nombre... à l'exception, probablement, des habitants proches des nouveaux centres fédéraux. Mais les solutions miracles n'existent pas. Bien des renvois resteront impossibles sans la coopération des pays d'origine des migrants. Et Simonetta Sommaruga aura probablement plus de difficultés à passer des accords de réadmission avec les pays d'immigration qu'à trouver des sites pour implanter les centres fédéraux.

La mobilité, cause commune

Les infrastructures répondent aux besoins de mobilité, mais donnent à réfléchir sur la liberté de mouvement

Yvette Jaggi - 01 juillet 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/23817>

Le 21 juin, les Chambres fédérales approuvaient la création d'un fonds pour le financement de l'infrastructure ferroviaire ([Fabi](#)), alimenté par les usagers (poids lourds), les consommateurs (TVA), les contribuables (impôt fédéral direct) et la caisse fédérale.

Moins d'une semaine plus tard, la conseillère fédérale Doris Leuthard, ministre des transports, enchaînait avec une proposition de nouveau fonds pour les routes nationales et les trafics d'agglomération ([Forta](#)) dont la mise en consultation est prévue pour cet automne.

Dans les deux cas, on parle de programmes d'investissements

ascendant à plusieurs milliards et de projets à réaliser d'ici 2025 à 2030. Dans les deux cas aussi, s'agissant de modifications de la Constitution fédérale, le peuple et les cantons auront le dernier mot, au début de 2014 pour le Fabi, au moins deux ans plus tard pour le Forta.

Dans la perspective de ces votations, le débat devrait s'ouvrir au-delà des questions de grands travaux et budgets qui passionnent à juste titre les politiciens des villes et des régions. Il s'agit de s'interroger sur la mobilité, dont le développement semble inéluctable - et désiré. Sa croissance est-elle vraiment facteur d'affranchissement par

rapport à l'espace-temps? Indice de progrès pour la société et l'économie? Signe d'amélioration essentielle pour la condition humaine au point de rejoindre la liste des valeurs et libertés fondamentales?

Avec leur caractère de critiques implicites, ces questions, pourtant fondamentales, paraissent un peu décalées. En réalité, il s'avère plus facile de trouver un emploi à sa convenance et de se déplacer chaque jour pour se rendre à son lieu de travail que de trouver à proximité de ce même lieu un logement adéquat ou une place dans une garderie. Du coup, le trafic pendulaire ne cesse d'augmenter, en nombre de

personnes concernées et en temps de déplacement. En 2011, 3,7 millions de personnes (2,9 millions en 2000) consacraient chaque jour une heure à leur navette quotidienne domicile-travail (46 minutes). La part des transports collectifs a augmenté également, passant de 26% à 29% des pendulaires, tandis que celle de la voiture ou de la moto diminuait de 58% à 55%. La mobilité douce se confirmait à 16%.

Le coût de ces déplacements, pour les ménages privés et les collectivités, ne fait pas l'objet de décomptes intégrés. L'attention se focalise tout naturellement sur les plus gros postes des budgets publics, notamment pour le financement des infrastructures et des politiques de transports - de personnes comme de marchandises. Ces investissements sont-ils justifiés? Les décideurs font-ils les bons choix? Oui et non, répond finement Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine, dans [Les Paradoxes de la mobilité](#).

Il met en évidence les ambivalences de la mobilité, ce phénomène social total dont seuls certains aspects font l'objet d'une valorisation et suscitent une volonté politique. Personne ne conteste la facilitation du trafic d'agglomération, mais on peut s'interroger sur l'accélération des déplacements à plus longue distance. S'il faut en moyenne davantage de temps aux personnes habitant en ville

qu'à celles résidant à la campagne pour se rendre à leur travail, l'[occupation du territoire](#) s'en ressent: la dispersion est programmée. Et les efforts pour rendre la ville plus dense coûteront d'autant plus cher qu'ils contredisent le sentiment général de liberté procuré par les déplacements en voiture.

De manière générale, *«l'action publique dans le domaine de la mobilité [...] part implicitement du principe que mobilité et déplacements sont synonymes»*, note sobrement Vincent Kaufmann. Ce faisant, les pouvoirs publics confondent les notions de mobilité et d'accessibilité. Or, d'une part, cette dernière peut s'obtenir à distance (télétravail, Internet, etc.). D'autre part, sur le terrain, l'accessibilité est ressentie comme un droit subjectif, au point que *«la population met un grand art à contourner les conditions d'accès»*. Pour preuves: les résistances au péage urbain et les lenteurs du transfert modal en faveur des transports collectifs.

Par ailleurs, les personnes ne cherchent pas forcément à réduire leur temps de déplacement, particulièrement en train, mais tiennent à en élever la qualité, en termes de confort et d'occupation choisie (travail, lecture, conversation, repos). En résumé, selon Vincent Kaufmann, une politique des transports doit, pour être juste du double point de vue économique et social, permettre le pluralisme, ce qui n'empêche pas l'affirmation de

priorités mais exclut le pur et simple abandon des solutions les moins souhaitées.

Cette ouverture se retrouve chez Julien Damon, autre sociologue attentif aux problèmes de la vie urbaine, qui préconise [La démobilité](#). Une idée qu'avec raison l'auteur qualifie de simple. *«La démobilité est une perspective et une invitation à l'innovation pour diminuer les mobilités subies et augmenter les mobilités choisies.»* Voilà pour le point de vue du voyageur.

Quant à celui de l'opérateur de transports collectifs, Julien Damon constate, heureuse surprise, qu'il réfléchit au sens de sa mission et à la conciliation des priorités souhaitables: accessibilité, efficacité, confort, vitesse. De grandes entreprises publiques et privées, telles la SNCF, la RATP, Vinci ou Bouygues, se posent des questions d'avenir, principalement sur le rapport entre quantité (à réduire?) et qualité (à améliorer) des possibilités de transports offertes. On observe que, sous la pression financière mais pas seulement, le gouvernement français revoit ses objectifs dans le même sens; il vient en effet de reporter à 2050 au moins les développements encore prévus du réseau TGV pour en revenir à une desserte couvrant mieux le territoire.

Aux termes de la convention de prestations qui les lie à la Confédération, les CFF n'ont pas cette préoccupation. Ils s'en tiennent à leur mission: développer le réseau, en

optimiser l'utilisation et, à cette double fin, investir dans l'aménagement et l'entretien de l'infrastructure. Aux élus de défendre leurs priorités régionales, ce qu'ils font avec

un acharnement aussi légitime qu'électoraliste. Aux professeurs d'étudier les effets collatéraux des activités ferroviaires et de voir si

l'aménagement du territoire et le développement urbain y trouvent leur compte, tout comme la construction de logements et la politique familiale.

Cancer du poumon: en hausse pour les femmes, en baisse pour les hommes

Vers une médecine plus personnalisée?

Gérard Escher - 30 juin 2013 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/23810>

Dans notre pays, l'enregistrement des cas de cancer est de compétence cantonale, avec douze registres correspondant à 16 cantons et aux deux tiers de la population. L'Office fédéral de la statistique parvient à [maintenir les statistiques à jour](#) et a publié pour la première fois en 2011 [Le Cancer en Suisse](#). Chaque année, 35'000 cas de cancer sont diagnostiqués, et près de 16'000 personnes en meurent.

Sur les dernières quinze années, la baisse de la mortalité est importante pour les cancers du col de l'utérus, de l'estomac, du côlon-rectum, du sein, de la prostate, et du poumon – pour ce dernier chez l'homme seulement, car la mortalité due au cancer du poumon a fortement augmenté chez les femmes.

C'est le cancer du poumon qui, à l'échelle mondiale, provoque le plus de décès, avec 1,38 million de morts par an.

Environ 2'500 hommes et 1'200 femmes sont atteints de cancer du poumon chaque année en Suisse, et 2'000 hommes et 900 femmes en meurent. L'enjeu: en 25 ans le nombre de femmes atteintes a doublé et, durant les dix dernières années, fréquence et mortalité ont augmenté de 15% chez la femme et reculé de 10% chez l'homme.

Fumer et tabagisme passif

Fumer est si dangereux que 10 à 20% des fumeurs développent le cancer du poumon. Fumeuses et fumeurs confondus représentent 70% à 80% des cas de ce cancer. L'augmentation observée s'expliquerait simplement par l'augmentation du nombre de fumeuses.

Or la [proportion de fumeurs a diminué](#) – de 6 points environ – au cours des dix dernières années, chez les hommes comme chez les femmes, pour atteindre en 2010, 30% des

hommes et 24% des femmes; [les femmes fument d'ailleurs moins](#) que les hommes à tout âge, y compris chez les moins de vingt ans. Des [données historiques américaines](#) (à défaut de données suisses) montrent que l'augmentation du nombre de fumeuses a bien eu lieu, mais dans la période 1955-1965, pour se stabiliser et baisser depuis.

L'effet postulé entre augmentation du nombre de fumeuses et pic d'incidence du cancer est donc très décalé. D'ailleurs, le risque d'un cancer de poumon est environ 100 fois plus grand à 70 ans qu'à 35 ans.

Le cancer des non-fumeuses, un cancer différent?

20 à 30% des cancers du poumon ne résultent pas du fait de fumer. Et là, la différence homme-femme est impressionnante: globalement, avec des variations, environ 15% des cancers chez l'homme