

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** - (2019)  
**Heft:** 2245

**Artikel:** Penser la mobilité et les infrastructures d'une manière globale : dépasser les habitudes technocratiques, éviter le fédéralisme clientéliste  
**Autor:** Jaggi, Yvette  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020027>

### **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:** 13.05.2025

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

et 2015, soit 40% de plus que l'aide publique internationale versée en leur faveur durant la même période.

Or la Suisse est encore loin de répondre de manière efficace et convaincante à ce défi. Sa politique fiscale, telle que traduite par le projet RFFA, persiste à attirer les bénéficiaires des entreprises qui échappent ainsi aux fiscaux des pays aidés. Elle abrite le siège de nombreuses multinationales du commerce international et de l'extraction des matières premières dont la conduite dans les pays pauvres n'est pas toujours garante d'un

développement durable. L'organisation [Public Eye](#) (ex-Déclaration de Berne) ne cesse d'en apporter des preuves accablantes. Pourtant le Conseil fédéral et dans un premier temps le Parlement ont opposé une fin de non-recevoir à [l'initiative](#) pour des multinationales responsables.

L'aide publique au développement comprend également un volet consacré à la promotion de la paix et à la sécurité humaine, un engagement peu crédible lorsque nous exportons nos armes dans les zones de conflit. La position rigide de la Suisse

en matière de propriété intellectuelle privilégie les intérêts de l'industrie pharmaceutique au détriment de l'accès des pays pauvres aux médicaments.

Concentration, efficacité et souplesse ne pèsent pas lourd dans le bilan global de nos rapports aux pays pauvres et aux populations les plus démunies. Aussi longtemps que les défis énoncés par le Conseil fédéral lui-même ne seront pas surmontés, l'aide publique au développement restera un emplâtre tout juste bon à calmer provisoirement nos consciences.

## Penser la mobilité et les infrastructures d'une manière globale

Dépasser les habitudes technocratiques, éviter le fédéralisme clientéliste

Yvette Jaggi - 17 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34965>

Gérer la mobilité: tel est l'un des cinq objectifs du [Projet de territoire Suisse](#) (PTS), ce programme qui veut organiser le développement d'une Suisse à dix millions d'habitants, prévue pour les 25 à 30 ans à venir.

Dans ce délai, il faut mettre en place ou du moins consolider un système de transports de personnes et de marchandises qui soit à la fois durable, fiable, d'un coût d'exploitation, d'entretien et de renouvellement supportable. Plus largement, ledit système doit éviter l'étalement urbain, réduire la consommation

d'énergie et diminuer l'impact négatif de la mobilité sur la qualité de vie et sur le paysage.

La mise en œuvre du PTS prévoit la collaboration des collectivités qui l'ont élaboré, soit la Confédération, les cantons, les villes et les communes. Au niveau fédéral, la gestion de la mobilité terrestre devrait incomber à trois des sept offices composant le département de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec): Développement territorial (Are), Transports (OFT) et Routes (Ofrou). Soit au total

environ 850 postes équivalent plein temps, 6,4 milliards d'investissements nets et 245 millions de dépenses de fonctionnement (chiffres selon compte d'Etat pour 2018).

D'aucuns redoutent l'effet de cette répartition des tâches et préconisent une collaboration plus formalisée - en clair une restructuration au sein du Detec. En juin 2013, l'ancien conseiller national Josias F. Gasser (Vert Libéral/GR) interpellait le Conseil fédéral à propos d'une [éventuelle fusion](#) de l'OFT et de l'Ofrou en vue de combattre les vaines oppositions entre le rail et la

route et de favoriser la mise en œuvre d'une politique des transports dans leur ensemble. Dans sa réponse négative, le Conseil fédéral évoque la Conférence de coordination dirigée par le secrétaire général du Detec et réunissant des représentants des deux offices précités ainsi que de ceux de l'aviation civile, de l'environnement et de l'énergie.

En revanche, le Conseil fédéral annonce son intention d'accepter un postulat déposé également en juin 2013 par le conseiller national Fabio Regazzi (PDC/TI), cosigné par 38 élus de différents partis qui souhaitaient instituer un [Secrétariat d'Etat](#) pour la politique suisse des transports. Le postulat, auquel s'opposait curieusement le groupe socialiste, n'a finalement pas pu être discuté en séance plénière dans le délai prescrit. Et l'idée, qui se justifierait notamment pour d'éventuelles négociations internationales, semble avoir fait long feu.

### **Les réflexions du professeur Matthias Finger**

La faveur va désormais plutôt à la création d'un Office de la mobilité. Selon [Matthias Finger](#), professeur en gestion des industries de réseau à l'EPFL, ce nouvel office aurait l'importante mission d'établir la stratégie globale qui fait toujours défaut dans la planification des transports en Suisse.

Certes, nous disposons d'une infrastructure ferroviaire d'une

qualité mondialement reconnue et au bénéfice d'un financement durablement consenti. L'effort semble même trop généreux, difficilement maîtrisable, à l'exemple des programmes d'investissements Prodes 2035 ([DP 2234](#)) pour le rail et Route 2030 pour le trafic motorisé. Pour ne rien dire de l'effet d'empilement de ces projets multimilliardaires élaborés dans un esprit de «*chacun pour soi*» ([DP 2238](#)), auxquels les parlementaires ne manquent pas d'ajouter à chaque fois [quelques millions](#) destinés à des régions considérées comme insuffisamment servies.

Outre établir la coordination qui fait cruellement défaut, le nouvel Office de la mobilité devrait permettre de tirer pleinement parti de la numérisation qui transforme non seulement les conditions d'exploitation du rail et de la route, mais aussi le comportement des usagers des transports publics comme des véhicules privés. Pour prendre en compte de tels changements et en bénéficier, il faut construire une vision d'ensemble et comprendre leur signification.

### **La philosophie plutôt que la gestion**

Plus philosophe que technocrate, l'Office de la mobilité ne devrait pas planifier lui-même mais, selon [Matthias Finger](#), «*aider les décideurs politiques à définir les grands objectifs de la mobilité, du transfert modal et de l'aménagement du territoire*

*ainsi que le cadre financier*». A l'entreprise elle-même (CFF en tête) de remplir le rôle de maître de l'ouvrage, en pleine connaissance des moyens et techniques à disposition.

Une «*véritable réforme*» du genre Rail2000plus passerait par [quatre étapes](#): la séparation du politique et du management, une prise de décision par le Conseil fédéral et le Parlement, une autolimitation de l'OFT à son [rôle de conseil](#) qu'il ne devrait plus outrepasser et enfin la réunion de l'OFT, de l'Ofrou et de la partie de l'Are concernée par les transports en un Office de la mobilité.

Bien entendu, une telle réorganisation devrait s'accompagner d'une surveillance adaptée. Les failles de la surveillance étatique observées ces derniers temps dans les cas de Car postal ou du BLS, par exemple, ne devraient plus se reproduire selon le [directeur de l'OFT](#). A condition que l'on ne bloque pas les effectifs malgré l'augmentation des tâches. A condition aussi que l'on allonge la liste des autorités de régulation des infrastructures inscrites au compte d'Etat de la Confédération.

Les propositions renouvelées de Matthias Finger, inspirées par le sens des réalités et la vision d'une organisation du travail plus adéquate, mériteraient de finalement l'emporter.

En ce cas, les transformations dureront plusieurs années et bousculeront pas mal

d'habitudes. Mais Simonetta Sommaruga, qui vient d'accéder à la tête du puissant Detec, devrait trouver la force de conviction et l'énergie

nécessaires pour faire bouger les structures d'un département qui consacre chaque année plus de 5,6 milliards de francs à des

investissements et dépense 10,3 milliards pour la circulation routière, le trafic ferroviaire et les transports publics.

## Forum des 100: la transition écologique entre «conscientisation» et dépolitisation

Face à l'urgence climatique, un nouveau contrat social doit accompagner les décisions individuelles

Raphaël Mahaim - 13 mai 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/34956>

L'[édition 2019](#) du Forum des 100, autocélébration marketing d'une certaine élite romande lancée par *L'Hebdo* et poursuivie par *Le Temps*, aura marqué les esprits. Pas tant par le nombre d'invités de prestige qu'il a réunis ou par l'originalité de l'une ou l'autre intervention. Mais par la manière dont le thème choisi aura fait immédiatement émerger la dialectique qui traverse la pensée écologique, l'opposition que [d'aucuns](#) ont appelée *écologie par le haut* vs. *écologie par le bas*.

Plus encore que l'excellent dossier du *Temps*, [Terre brûlée](#), consacré à la thématique, les commentaires parus les jours suivants ont posé les jalons de la discussion fondamentale qui s'ouvre à l'heure des choix pour la transition écologique. Les uns, agacés de servir d'alibi critique à la manifestation mondaine, auraient espéré un peu plus de subversion, à l'image du comédien [Yvan Richardet](#). Les autres, très sûrs d'eux,

continuent à prôner le verdissement du capitalisme mondialisé, l'image du président de Nestlé Paul Bulcke.

Les premiers pensent que les seconds sont le problème; les seconds n'en démordent pas, ils font partie de la solution. D'autres encore, comme [Bertrand Piccard](#), tentent de réconcilier les deux camps en jouant la carte de l'œcuménisme.

Une précision s'impose en premier lieu: il est bien clair que par leur poids dans l'économie mondiale et leur impact sur les écosystèmes, les grands groupes comme Nestlé, Procter & Gamble et Firmenich, tous représentés au Forum des 100 par leurs dirigeants, ne sauraient être écartés des discussions. Les indispensables changements passeront par les plus grands émetteurs de gaz à effet de serre, par ceux qui, par l'ampleur et la nature de leurs activités, peuvent constituer

des menaces systémiques pour la biodiversité. En ce sens, oui, il faut éviter l'écueil d'une transition écologique qui manquerait sa (principale) cible, à savoir les acteurs de l'économie mondiale qui pèsent sur les écosystèmes.

Mais pour ce faire, il faut discuter de façon rigoureuse des fondements de l'action publique nécessaire à la réorientation des activités humaines. A cet égard, la rengaine du *chairman* de Nestlé, qui a lourdement insisté sur la «conscientisation» des citoyens-consommateurs, est particulièrement malvenue. Outre l'arrogance de la posture consistant à dire, du haut de la tribune, que les consommateurs doivent en faire davantage pour la planète, il y a un vrai problème de méthode.

Au risque d'un léger raccourci, on peut dire aujourd'hui que les consommateurs des pays industrialisés, du moins en