

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (2019)
Heft: 2251

Artikel: Toujours plus vite, toujours plus loin, mais la mobilité a ses limites : la vitesse n'est pas qu'un phénomène physique, elle a aussi une composante économique et sociale
Autor: Rey, Michel
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020050>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 29.04.2026

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

produits biologiques qui fait foi et, en Suisse, [l'ordonnance sur l'agriculture biologique](#).

D'ailleurs contrairement à une affirmation souvent entendue, ces régulations sont assez proches.

Dans ce cadre qui valorise la prévention, la culture biologique traite également, mais autrement. La liste des produits est bien plus restreinte, les doses bien plus faibles que ce qui est autorisé en agriculture conventionnelle. Un institut de référence, le [FiBL](#), publie chaque année la liste des intrants autorisés en

bio. On y trouve des produits au cuivre, soufre ou fer; du bicarbonate de potassium; des huiles de fenouil, colza, neem; la famille des pyrèthres. Mais aussi des techniques de confusion sexuelle et de promotion des ennemis naturels des parasites.

Une Suisse à 100% bio, un argument de vente imparable?

Les deux initiatives prévoient un long délai pour permettre la conversion des quelque 45'000

exploitations (88%) encore en culture conventionnelle.

Même si les solutions techniques existent, cela pourra être douloureux pour certaines. Mais ce ne serait que le résultat de la stratégie de l'USP qui a tout fait pour éviter un contre-projet qui aurait donné valeur légale aux plans d'action de la Confédération en matière de biodiversité et de traitements phytosanitaires. En définitive, quel meilleur argument pour fidéliser la clientèle autour des produits locaux que d'être le premier pays au monde 100% bio?

Toujours plus vite, toujours plus loin, mais la mobilité a ses limites

La vitesse n'est pas qu'un phénomène physique, elle a aussi une composante économique et sociale

Michel Rey - 11 juillet 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35228>

Se déplacer aussi rapidement que possible est une préoccupation constante dans nos sociétés. Aujourd'hui, on parle même d'un droit à la mobilité comme condition de succès de sa vie professionnelle et sociale. N'y aurait-il aucune limite à ce droit? Sommes-nous condamnés à nous déplacer toujours plus vite et toujours plus loin?

[Yves Crozet](#) développe une réflexion intéressante pour comprendre le rôle de la vitesse dans notre société. De nature économique, son analyse met l'accent sur le coût

de la mobilité, longtemps ignoré. Et la prise en compte de ce coût permet d'orienter les choix individuels et collectifs en matière de transports.

La recherche des gains de vitesse a marqué l'histoire des transports. Les trains, les automobiles et les avions ont sans cesse accru leur vitesse maximale. Cette fascination pour la vitesse physique est logique dans un monde où le revenu par habitant progresse constamment. Pour Crozet, «*vitesse et pouvoir d'achat sont étroitement associés dans ce*

qui mérite d'être appelé la révolution de la mobilité». Cette course à la vitesse, et donc à l'accroissement de la distance parcourue, est-elle irréversible?

La vitesse économique pour les choix individuels

Pour répondre à cette interrogation, Yves Crozet se réfère à la «*vitesse économique*»: combien de kilomètres puis-je effectuer au prix d'une heure de travail? Le pouvoir d'achat d'une heure de travail (au salaire minimum) en termes de litres d'essence a

plus que doublé en France entre 1970 et 2017. Autant dire que les déplacements en voiture ont été encouragés.

La démonstration vaut également pour le prix des voyages en avion. En termes d'heures de travail, leur coût a baissé. Au point que les Suisses figurent parmi les champions des déplacements aériens.

La vitesse socio-économique pour les choix collectifs

Cet accroissement de la vitesse économique est apprécié des usagers des transports. Mais l'explosion de la mobilité génère des problèmes environnementaux et soulève des questions en termes de qualité et de capacité des infrastructures. Ces coûts externes des transports se calculent sous la forme d'une «*vitesse socio-économique*». C'est le coût du kilomètre parcouru qui prend en compte le paiement par l'utilisateur, mais aussi tous les coûts indirects supportés par la collectivité (bruit, pollution, insécurité, investissements dans les infrastructures...).

Si le coût de la vitesse socio-économique incombant à la collectivité dépasse celui de la vitesse économique payé par l'utilisateur, alors la collectivité est légitimée à définir des politiques de mobilité qui peuvent être modulées pour chaque type d'espace (urbain, rural) et par type d'utilisateur de transports (public, privé).

La remise en cause du dogme de la vitesse

Crozet constate que le dogme de la vitesse est aujourd'hui remis en cause. Il parle d'un «*tournant de la mobilité*». Pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, le coût très élevé des nouvelles infrastructures de transport. Investir des milliards pour rectifier un tronçon ferroviaire ou élargir une autoroute pour gagner quelques minutes devient difficile à justifier.

La priorité est plutôt donnée aux mobilités de la vie quotidienne, à l'entretien des réseaux existants tant routiers que ferroviaires. Pour une collectivité, c'est l'espace et non plus le temps qui devient la ressource la plus rare. L'automobile consomme beaucoup d'espace (voirie, stationnement) qu'elle doit partager avec les autres modes de déplacement urbain.

Socialement, la vitesse est aujourd'hui remise en question sur les routes. Pour réduire le nombre d'accidents mais aussi le bruit, la pollution et la congestion, les vitesses limites sont régulièrement abaissées.

La «*fringale du toujours plus, toujours plus vite*» est perçue de plus en plus comme une forme d'aliénation bien plus qu'une libération. On passe plus de temps à travailler pour acheter et entretenir sa voiture que ce qu'elle nous procure comme gain de temps. Yves Crozet rejoint les réflexions d'Ivan Illich (*Energie et équité*,

Le Seuil, 1973) pour qui il était temps de «*prendre conscience qu'il existe, dans le domaine des transports, des seuils de vitesse à ne pas dépasser*».

La quête permanente de la vitesse provoque également des effets pervers sur la vie personnelle et collective. Le succès foudroyant des smartphones à l'échelle mondiale est lié à la baisse tendancielle de leur prix, mais aussi aux gains de temps qu'ils permettent. Cependant on connaît la dépendance qu'ils génèrent au point que l'on peut les assimiler à une véritable addiction.

Ce tournant en matière de mobilité est lié à une prise de conscience: le temps de transport n'est pas simplement un coût que l'on veut toujours diminuer. On cherchera toujours à réduire son budget de temps dédié au transport, mais ce temps est aussi utilisé pour combiner ses activités. C'est le cas des pendulaires qui s'occupent du transport des enfants à l'école et pour faire leurs achats quotidiens ou qui profitent de leur déplacement pour travailler dans le train.

Les enjeux de la transition écologique

La réduction des émissions de CO₂ est une tâche ardue. Crozet constate que, depuis des décennies dans les pays développés, les politiques de transport sont fondées sur l'idée qu'il faut étendre à l'ensemble de la population l'accès à toutes les formes de mobilité.

L'Union européenne a privilégié le développement de la concurrence comme un facteur clé de la réduction des coûts et de l'accroissement de la demande. Le transport aérien est révélateur de ce choix. La déréglementation du secteur a contribué à une baisse significative du prix des billets d'avion.

Pour les vols intra-européens, le prix pour le passager est

désormais d'environ 5 centimes d'euro pour un kilomètre, soit deux fois moins qu'un déplacement en train (10 centimes) et cinq fois moins qu'en automobile (environ 25 centimes). Il n'est donc pas surprenant que le nombre de passagers dans les aéroports ait augmenté beaucoup plus vite que le trafic automobile, qui lui-même progresse plus vite que le trafic ferroviaire.

Les politiques européennes de

transport placent beaucoup d'espoirs dans des solutions techniques. Pour réduire les émissions de CO₂, on veut améliorer les performances des véhicules et surtout changer de source d'énergie en misant sur les moteurs électriques et à hydrogène. Crozet doute que ces solutions puissent s'imposer rapidement et soient appropriées pour contribuer de manière significative à la transition écologique.

Big data vers plus d'Etats

Quand les géants du numérique se prennent pour des puissances quasiment souveraines

Yvette Jaggi - 21 juillet 2019 - URL: <https://www.domainepublic.ch/articles/35246>

Evolution inéluctable: «*Les plateformes numériques se pensent comme de nouveaux Etats.*» Ainsi parle [Benoît Thieulin](#), ancien président du Conseil national français du numérique. Tout naturellement, les cinq Gafam (Google, Apple, Facebook, Amazon et Microsoft), qui maîtrisent la récolte et le traitement de milliards de données numériques circulant sur Internet, aspirent à valoriser le *big data* à des fins supérieures à celles du simple [capitalisme de plateforme](#).

En effet, l'utilisation des algorithmes et de leur puissance permet des analyses relativement subtiles et pratiquement instantanées, qui peuvent servir d'aide à la décision. Les domaines

d'application comptent parmi les plus délicats dans la vie civile: sélection de candidats à une formation, à un emploi, à une fonction électorale, à une prise d'assurance; décision concernant un investissement, une implantation, une modification de l'assortiment des produits et services offerts par l'entreprise.

A l'ère de la numérisation avancée, les choix en matière de politiques publiques n'échappent pas à ce mode de traitement accéléré, apparemment objectif, visant en priorité l'optimisation et la sécurisation des existences des personnes et de la société.

En matière de gestion des affaires publiques, les Gafam se montrent particulièrement

actives dans la démonstration de leur utilité. Y compris en Suisse, discrètement, où trois seulement de ces cinq plateformes figurent parmi les [180 sociétés](#) ayant réalisé un chiffre d'affaires estimé supérieur au milliard de francs.

Google, d'Alphabet à la ville connectée

Google Suisse, constituée en une modeste société à responsabilité limitée occupant quelque 2'200 salariés et faisant un chiffre d'affaires estimé à 1,9 milliard de francs, réunit divers services (plateforme vidéo YouTube, Gmail, Google Docs, etc) et comprend le puissant moteur de recherche, pourvoyeur de données et de recettes