

Un tramway nommé durée

Autor(en): **Wälti, Carole**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizons : le magazine suisse de la recherche scientifique**

Band (Jahr): **21 (2009)**

Heft 83

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-971033>

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.

Un tramway nommé durée

Depuis quelques décennies, les villes s'efforcent de restreindre le trafic automobile. Il n'y a pas véritablement de recette pour y parvenir, mais une politique cohérente sur le long terme semble être un ingrédient indispensable. C'est ce que révèle une étude menée par Vincent Kaufmann, du Laboratoire de sociologie urbaine de l'EPFL. Le chercheur a analysé la manière dont six centres urbains (Berne, Genève, Clermont-Ferrand, Grenoble, Karlsruhe et Oldenburg) ont géré leur politique de transport et d'aménagement sur 50 ans. Avec à l'arrivée des situations très contrastées. Pour Berne et son agglomération, 35 % de la mobilité passe ainsi aujourd'hui par les transports publics (40 % par la voiture

et 25 % par le vélo ou la marche), contre 18 % à Genève (52 % par la voiture) ou 9 % à Clermont-Ferrand (67 % par la voiture). Une différence qui s'explique par la localisation des emplois (centre versus périphérie) et la densité du réseau ferroviaire. Mais les villes qui atteignent les meilleurs résultats en matière de réduction du trafic automobile sont aussi celles qui parviennent à maintenir, sur le long terme et malgré les alternances politiques, une stratégie cohérente en matière de gestion de la mobilité urbaine. C'est le cas à Berne, où un très large consensus s'est dégagé dès la fin des années 1970 autour de la volonté de préserver le centre historique du trafic automobile. **Carole Wälti**

Rapide et non polluant, le tram peine pourtant à s'imposer face à la voiture (nouveaux trams à Genève).



Stephan Torre/Keystone

Intégration et exclusion

Chaque communauté et chaque groupe, qu'il s'agisse d'un Etat-nation ou d'une clique de Carnaval, intègre certaines personnes et en exclut d'autres. L'exclusion d'un individu peut entraîner l'intégration d'autres personnes, et inversement. Et celui qui intègre quelqu'un a aussi le pouvoir de l'exclure – par exemple par la force. Le Programme national de recherche « Intégration et exclusion » (PNR 51) s'est penché sur les dynamiques compliquées de ces mécanismes sociaux dans le présent et dans le passé en Suisse. Quelque quarante projets de recherche ont étudié l'interaction entre « dedans et dehors » dans la gestion politique et sociale des migrants, des personnes handicapées, des chômeurs et des personnes qui subissent des conditions de travail pré-

caires, ainsi que des adolescents et des jeunes adultes. Les chercheurs ont attaché une importance particulière au seuil critique à partir duquel une exclusion exercée par une majorité se mue en discrimination de la minorité concernée, ainsi qu'aux mesures sociales et juridiques susceptibles d'empêcher cette discrimination. La synthèse finale éditée sous la direction du pédagogue Hans-Ulrich Grunder est maintenant disponible. Un ouvrage collectif qui permet de jeter un regard affûté sur des processus sociaux que l'on passe volontiers sous silence. **uha**

Hans-Ulrich Grunder (éd.), *Dynamiken von Integration und Ausschluss in der Schweiz* (Dynamiques de l'intégration et de l'exclusion en Suisse), Editions Seismo, Zurich, 2009, CHF 38.-.



Dans les rapports d'accidents, les personnes âgées sont souvent discriminées.

« Un vieillard de 80 ans cause un accident »

Selon une étude du professeur Walter Rehberg et de son équipe de la Haute école des sciences appliquées de Saint-Gall, la discrimination liée à l'âge est un phénomène répandu. Sur un échantillon représentatif de mille personnes interrogées en Suisse alémanique et au Liechtenstein, 80 pour cent ont affirmé avoir vécu une telle expérience. Cette forme de discrimination se présente par exemple lorsqu'un médecin ne prend pas certains maux au sérieux et les taxe de « normaux pour l'âge ». Le sociologue a été surpris que les jeunes aient été les plus nombreux à évoquer de tels cas de discrimination : les plus de 70 ans ont mentionné en moyenne 2,5 cas alors que les 16-30 ans en ont signalé 3. Des apprentis ont notamment relevé qu'ils devaient accomplir des tâches que personne ne voulait effectuer. Les 30-45 ans sont le groupe d'âge le moins confronté au problème. Selon le professeur Rehberg, la discrimination liée à l'âge, contrairement à celle liée à la race ou au sexe, est bien présente dans les médias. On lit ainsi souvent dans la presse un titre du genre « Un vieillard de 80 ans cause un accident » alors que jamais on ne lira « Un homosexuel cause un accident ». Des différences dont on devrait davantage prendre conscience.

Daniela Kuhn

www.alterdiskriminierung.ch