Suisse-Europe

Objekttyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **41 (2004)**

Heft 1593

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

La peur du gendarme

Les radars ne remplacent pas la crainte de la sanction. Seuls des contrôles réguliers et en nombre peuvent enrayer la dégradation de la sécurité sur les routes.

Le nombre des décès sur les routes helvétiques a augmenté en 2003. La tendance à la baisse observée les années précédentes s'est donc inversée. Certes le taux de victimes par cent millions de kilomètres parcourus a diminué de manière drastique en comparaison des années septante. En trente ans, le progrès est considérable. Mais cette amélioration statistique ne rend pas pour autant acceptable la liste actuelle de morts, de blessés et de handicapés. Principaux responsables, les excès de vitesse et la conduite en état d'ébriété.

De manière générale, l'observateur objectif ne peut que constater une dégradation du respect des règles de la circulation. Il n'est pas un jour sans que la radio n'informe d'un ralentissement sur l'autoroute pour cause d'accident. En ville, feux rouges et stop grillés, priorité refusée, slalom entre les files, courses-poursuites sont devenus monnaie courante. La loi de la jungle s'impose progressivement.

Des contrôles insuffisants

On peut bien sûr faire de nombreuses hypothèses sur les raisons de cet affaiblissement du respect des règles communes. Et parier sur l'éducation et la persuasion. S'étonner aussi qu'on puisse encore obtenir un permis de conduire sans jamais avoir exercé le pilotage en situation d'urgence.

La raison principale de ce relâchement réside dans l'insuffisance notoire de contrôle. La pose de radars fixes ne fait pas illusion. La gendarmerie vaudoise annonce cent installations supplémentaires de ce type, mais elle feint d'ignorer que la carte de ces mouchards est très vite enregistrée par les usagers. Résultat : freinage et accélération.

Un contrôle sérieux passe par l'augmentation sensible de la probabilité pour les contrevenants de se faire prendre.Le contrôle doit donc être plus fréquent et aléatoire. Le canton de Vaud mise sur le remplacement des policiers par la technologie. Genève a adopté la même politique. Certes l'engagement humain coûte cher et les effectifs policiers sont insuffisants pour réaliser un contrôle efficace. Mais alors pourquoi affecter à cette mission des gens d'armes formés d'abord pour d'autres tâches, en particulier la lutte contre la criminalité ? Pourquoi ne pas créer des corps de contrôleurs de la circulation patrouillant en permanence, à pied, à vélo, en voiture ?

Sur la route, la meilleure pédagogie reste la peur de la sanction. Les résultats du canton de Berne qui multiplie les contrôles, la discipline des usagers en Californie par exemple, sont là pour en témoigner. Encore faut-il que s'expriment le courage et la volonté politique de pacifier le trafic routier. En Suisse romande, on peine à détecter ces vertus. *jd*

Suisse-Europe

L'épreuve de force

L'histoire ne se répète pas. Cependant on ne peut s'empêcher de se souvenir de ce qui s'est passé au début de 1798 et de voir quelques similitudes. Le 7 février, la France annexe Bienne. Le 5 mars, Berne tombe. Le 15 mars, Mulhouse est réunie à la France. Le 15 avril, Genève perd son indépendance.

Il est toujours intéressant de revenir sur la façon dont Mulhouse, autonome et alliée des Confédérés, a été intégrée à la France. Depuis 1792, selon William Martin, dans *l'Histoire de la Suisse* (Payot, 1943), «Mulhouse était assimilée (par la France, ndlr) au territoire étranger et entourée de onze bureaux de douanes qui ne laissaient ni sortir les cotonnades, ni entrer le blé. On affama la ville deux fois en l'empêchant de travailler. Elle résista, cependant, plus de cinq ans. Après le 18 fructidor, la partie était irrévocablement perdue. La bourgeoisie, épuisée par un blocus de plus en plus hermétique, se laissa aller, faute de pouvoir résister davantage. L'annexion est décidée au début de janvier et consommée le 15 mars 1798 - dix jours après la chute de Berne.»

Pour Genève, ce fut semblable : le blocus est prononcé en 1797. Le 15 avril 1798, une armée française impose aux citoyens un traité de réunion. Même si l'histoire ne se répète pas, deux exemples présentent d'étonnantes ressemblances dans les relations de la Suisse avec l'Europe : les difficultés de l'aérodrome zurichois et le régime douanier pour les réexportations récemment mis en vigueur. Qui souffrira en premier d'un blocus ? *cfp*

Une autre assurance

Il existe des banques alternatives, des caisses de pension, des imprimeries, des entreprises agricoles alternatives, mais il manquait une assurance alternative. La voilà. *altra* se veut solidaire, transparente et durable. La Banque communautaire libre (BCL), le Fonds d'innovation de la Banque alternative BAS, les caisses de pension alternatives Abendrot, CoOpera Fondation collective PUK, GEPABU et Nest, CoOpera Beteiligungen AG, l'association des transports ATE et la coopérative de *car sharing* Mobility sont ses partenaires. Or, la création d'une assurance exige des capitaux, quinze millions selon les directives de l'Office fédéral des assurances privées (OFAP). C'est pourquoi *altra* cherche des actionnaires prêts à la soutenir. *md*

www.altra.ch / info@altra.ch