

Droites brisées

Autor(en): **Brutsch, François**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1985)**

Heft 789

PDF erstellt am: **27.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017816>

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.

J. A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand
N° 789 26 septembre 1985

Rédactrice responsable:
Francine Crettaz

Abonnement
pour une année: 60 francs,
jusqu'à fin 1985: 20 francs
Vingt-deuxième année

Administration, rédaction:
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
CCP 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:
Jean-Pierre Bossy
François Brutsch
Jean-Daniel Delley
André Gavillet
Yvette Jaggi
Charles-F. Pochon

Point de vue:
Jeanlouis Cornuz

789

Droites brisées

La mésaventure est arrivée la semaine dernière à l'un des amis genevois de DP. En début d'après-midi, il enfourche son vélo pour retourner à son travail. Deux carrefours plus loin, il voit une Jaguar stationnée sur un passage jaune et sa passagère, dans la rue, s'en prendre à une dame âgée accompagnée d'un enfant et finir par la gifler. Désireux d'apaiser la situation, il pose son vélo et... prend un énorme «gnon» dans la figure, asséné par le conducteur resté jusque-là à l'intérieur de la voiture. Au vu du sang qui dégouline, des passants alertent la police pendant que le couple à la Jaguar trépigne. Passage à la permanence médicale, quatre points de suture.

Explication: les occupants de la voiture n'avaient pas apprécié une remarque de la grand-mère relevant que le stationnement à cet endroit était gênant.

Ainsi va une certaine violence automobile urbaine, à laquelle participent d'ailleurs aussi d'autres véhicules motorisés (qu'on pense aux vélomoteurs sur des chemins piétons): «Arrière, misérable, place à mon puissant destrier!» Les cyclistes roulant dans le trafic automobile en savent quelque chose. Mépris de l'inférieur.

Un comportement qui, trop souvent, n'est pas stigmatisé comme il le devrait. Les risques liés au trafic sont, pour les victimes, de l'ordre de la fatalité, et pour leurs auteurs autant de preuve d'habileté, de sang-froid et de courage aussi longtemps qu'il n'y a pas de dégât. En terre latine tout au moins, cet état d'esprit conduit les autorités politiques et la police à baisser les bras de peur de perdre des voix ou d'être accablées de quolibets. Un laxisme inadmissible justement dénoncé par Heidi Deneys,

députée socialiste de Neuchâtel au Conseil national. Le vol à l'étalage est toujours plus sévèrement considéré que les infractions aux lois de la circulation. On reste d'ailleurs pantois devant la pauvre imagination dont témoignent les moyens mis en œuvre (lorsqu'ils le sont), tant dans la répression (à quand la peine de substitution éducative: chauffeur bénévole, aide au service des urgences de l'hôpital?) que dans la promotion d'autres modèles de comportement (au travers de la publicité par exemple).

Devant ces carences, c'est aux citoyens eux-mêmes d'agir. Non en tombant dans l'autodéfense violente, quelle qu'en puisse être l'envie: à ce jeu-là, l'auto sera toujours gagnante. Mais d'abord en ne se laissant pas maltraiter (ni autrui) sans réagir. Combien ne se contentent-ils pas de maugréer, au lieu d'exprimer clairement leur désaccord? L'attitude de l'homme à la Jaguar ne doit pas trop inquiéter: elle est tout de même exceptionnelle.

Hors des localités, les riverains de routes à grand trafic désireux d'agir peuvent poser des écriteaux et des banderoles, voire relever les numéros de plaque des voitures circulant habituellement pour leur écrire afin d'attirer leur attention sur les dangers qu'ils font courir aux enfants. Dans les agglomérations, c'est évidemment la politique de priorité à la fluidité du trafic automobile qui est en cause. Casser l'appel de la vitesse en multipliant les ruptures dans le tracé des routes (stationnement alterné des deux côtés de la chaussée, rétrécissement) est une nécessité. Faute de mesures prises par les autorités, des démonstrations concertées pourraient être mises en œuvre par les habitants. Et pourquoi donc les voitures disposent-elles d'un parcours continu que doivent traverser les piétons d'un trottoir à l'autre plutôt que l'inverse?

A l'individualisme frelaté de ceux qui ne sont rien sans leur machine doit répondre l'autonomie responsable de l'être humain.

F. B.