Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 23 (1986)
Heft: 835

Rubrik: L'invite de DP

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: 07.12.2025

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

L'INVITE DE DP

Quand plus personne ne respecte la loi ...

Lorsque je conduis une voiture, je respecte les limitations de vitesse. Scrupuleusement. Pas tant parce que je suis maladroit et que cela m'arrangerait ; j'ai un peu d'expérience dans ce domaine, ayant fait durant quelques années des essais pour le compte d'un journal. Pas par crainte des sanctions : je pourrais payer l'amende sans trop de douleur, et, habitué des transports publics, il m'est parfaitement indifférent qu'on retire mon permis de conduire. Je n'agis pas par vertu. Les règles sur la circulation routière sont très techniques ; je les respecte sans réfléchir, n'ayant pas de temps à perdre avec elles. En elles-mêmes, elles n'ont aucun intérêt. Résultat de ce comportement : le 90% des conducteurs qui arrivent derrière moi me doublent (pour le 10% restant, c'est parce que leur moteur ne le permet pas).

Cette manière de conduire permet de faire d'intéressantes observations du point de vue zoologique. L'attitude de très nombreux conducteurs contraints simplement de respecter la loi, leurs grimaces, hochements de tête constituent un indice supplémentaire pour se convaincre que l'homme descend du singe.

Puis, c'est le temps de réflexion. En premier lieu, combien, parmi ces gens qui violent la loi et reprochent aux autres de la respecter sont-ils des officiers qui, une fois costumés, exhortent "leurs hommes" au respect sans faille du règlement de service ? Combien d'hommes politiques qui se rendent à une réunion au cours de laquelle ils ne cesseront d'invoquer l' "Etat de droit" ? Combien de "beaufs" prêts à pendre les petits voleurs sous le faux prétexte d'un accroissement de la criminalité et qui sont, eux-mêmes, les plus grands créateurs d'insécurité ? Combien de personnes "propre en ordre" prêtes à maudire la jeunesse parce qu'elle manifeste et "salit" les murs en les sprayant ?

En approfondissant, le juriste ne peut manquer de faire face à une question importante : lorsqu'une règle n'est pas respectée, faut-il la modifier (ou renoncer à l'appliquer), ou est-il préférable, par l'accroissement des sanctions, d'en assurer l'application ? Faut-il supprimer les limitations ou multiplier les contrôles, les amendes et les retraits de permis ? Le choix est certes politique. Mais on doit demander à ceux qui le font un minimum de cohérence.

Admettons qu'ils choisissent la première solution (modification ou non-application de la règle non respectée). Logiquement, ils devront admettre la vente libre du haschisch, la liberté totale de manifester, l'absence de vitesse maximum pour les boguets, pour ne prendre que quelques exemples. Avec la seconde (sanctions accrues), on risque également de se heurter à certaines limites. Il pourrait se révéler nécessaire que l'on empêche les manifestations interdites en usant d'armes à feu (pensons à Kaiseraugst dans un ou deux ans).

La difficulté est que chaque individu se détermine pour l'une ou l'autre des solutions en fonction de son sentiment. Des pronucléaires, prêts à envoyer l'armée à Kaiseraugst au nom du respect du droit, violeront ce droit en roulant à 160, au nom de la liberté. Liberté en vertu de laquelle des jeunes gens refuseront de respecter une interdiction de manifester conforme au droit.

C'est inhérent à la vie en société. L'ennui est que certains ont réussi à faire croire que tout pouvait être cohérent en couvrant ces inévitables contradictions d'un mot dont on dirait, s'il était utilisé en URSS, qu'il fait partie de la langue de bois : le pragmatisme. Ca fait sérieux, et l'incohérence devient un système.

Philippe Bois

(*fb*) Parmi toutes les propositions qui figurent dans le programme fédéral pour diminuer la pollution atmosphérique, il en est une qui a tout de suite focalisé les réactions hostiles : faire passer de 14 à 18 ans l'âge minimum pour conduire un cyclomoteur (voir l'article de l'invité de DP 833, Claude Raffestin)..

L'idée n'est pas nouvelle. A deux reprises l'Assemblée fédérale en a débattu et n'en a pas voulu (propositions du socialiste genevois Jean Ziegler, puis de l'indépendant bernois Paul Günter). Mais elle fait son chemin puisque l'argument écologique rejoint désormais la préoccupation d'éducation sanitaire (de 14 à 18 ans, en pleine croissance, le vélo est préférable au cyclomoteur - il offre la même indépendance) et de politique de la circulation (la catégorie hybride du cyclomoteur, ni vélo ni moto, doit disparaître ; DP 832 p.5).

"BOGUETS"

L'arbre cache la forêt

Les cyclomoteurs vendus en Suisse sont artificiellement contenus dans leurs performances pour se conformer aux obligations légales (vitesse max. 30 kh/h). Il en résulte un rendement désastreux : 25% des hydrocarbures imbrûlés dus à la circulation leur sont imputables. Pour mettre fin à cette absurdité, il faut effectivement surrpimer la catégorie des cyclomoteurs accessibles dès 14 ans et limités à 30 km/h.

Cela ne doit ni faire oublier les autres raisons qui militent dans le même sens, ni faire occulter les nombreuses autres propositions qui figurent dans le catalogue annoncé par Berne. Comme le signalait la semaine dernière notre excellent confrère *La Gazette des pâturages*, l'alinéa sur les mesures à prendre en relation avec les cyclomoteurs occupe exactement 35 lignes dans un rapport de 106 pages, dont 60 sont consacrées à des propositions. Si cette mesure était la seule à échouer, la forêt pourrait quand même respirer ...