

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1162

Artikel: Ce sentiment d'insécurité...
Autor: Guyaz, Jacques
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009357>

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: 18.04.2026

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

●●●

C'est ainsi que l'Autriche a dû négocier non pas l'adaptation de son accord sur le transit, conclu pour 12 ans, mais les modalités de son abolition.

Du 1^{er} janvier 1995 au 1^{er} janvier 1998, le traité s'applique sans autre. Mais il est considéré par l'Union comme un projet pilote, puisque le système des points écologiques est nouveau dans le trafic européen. Son efficacité sera testée au bout de trois ans. L'Autriche sera leader du projet. Aucune modification ne pourra être décidée contre l'avis de l'Autriche.

A partir de 1998 jusqu'au 1^{er} janvier 2001 se déroulera une deuxième phase d'expérimentation. L'Autriche perd son rôle de leader. Des experts, spécialistes de ces problèmes, issus de l'agence européenne en matière d'environnement à Copenhague, procèdent aux analyses. Ils vérifient si le but fixé par le traité est atteint: une réduction de 60% des émissions, la période 1988-1990 servant de référence. Si le résultat souhaité est obtenu, on considère que la situation est stabilisée et tout rentre dans l'ordre communautaire. Si le résultat n'est toujours pas atteint, l'expérience sera poursuivie jusqu'à fin 2003. Pendant ce temps des négociations internes seront engagées pour un changement des conditions de transit; elles pourront être décidées à la majorité qualifiée du Conseil européen.

L'Autriche n'échappera donc pas au droit

communautaire. Elle n'obtient pas de garantie ferme au-delà de 2003, date limite de l'application du traité initial. En revanche elle crée une dynamique pour faire admettre de nouvelles règles écologiques à l'ensemble de la Communauté. C'est un pari sur l'avenir. Par exemple l'opposition de la France a été farouche, parce qu'elle craint un report de trafic sur le Mont-Blanc — c'est l'argument officiel avancé — mais aussi parce qu'elle ne souhaite pas imposer des règles restrictives à ses propres camionneurs.

Une réussite de l'expérience autrichienne intéresserait la Suisse. Mais il faut savoir et rappeler que l'Initiative des Alpes est inacceptable pour l'Union en raison de la distinction qu'elle opère entre le trafic indigène autorisé et le trafic de frontière à frontière, interdit. Il faut donc, dès maintenant, et vite, réfléchir à un autre concept. Le Conseil européen a chargé la Commission d'étudier une politique des transports qui protège mieux la nature et les régions touchées: les péages et les développements du trafic combiné doivent être examinés dans cette perspective. La Suisse devrait parallèlement (mieux: conjointement) procéder aux mêmes études.

Le péage, que nous préconisons, aurait l'avantage d'être euro-compatible et non discriminatoire. Il devrait être tel que le feroutage non subventionné (aujourd'hui 470 francs par camion) soit naturellement compétitif. ■

TRANSIT SUISSE ET TRANSIT AUTRICHIEN

La fin ultime du traité sur le transit alpin conclu entre l'Autriche et l'Union sera l'an 2003. C'est aussi, à quelques mois près, la fin du délai imparti par l'Initiative des Alpes pour transférer le trafic de transit sur rail. Ces dix ans définissent, de part et d'autre, le temps des adaptations.

La majorité qualifiée à laquelle l'Autriche sera soumise exige 54 voix sur 76, au sein de l'Europe des Douze. Combien, dès 1995 ? La question n'est toujours pas tranchée

Ce sentiment d'insécurité...

(jg) «Sentiment d'insécurité», c'est la nouvelle expression à la mode dans les médias. Il paraît que la population en souffre. Dans un article paru dans *24 heures* le 2 mars sur la diminution des délits dans le canton de Vaud, on a même pu lire que «ce constat ne suffit pas à diminuer le sentiment d'insécurité.» Quelques remarques à ce propos.

Le «sentiment d'insécurité» peut difficilement diminuer, faute d'avoir jamais été mesuré. Si cette notion faisait l'objet, par exemple, d'un sondage annuel, s'il se révélait que les pourcentages variaient, alors on pourrait parler d'augmentation ou de diminution. Naturellement, il n'existe rien de tout cela. Le «sentiment d'insécurité» est une notion récente. Personne ne l'a jamais mesuré dans le passé; or il va de soi qu'il y a dix, vingt ou trente ans, un certain nombre de personnes devaient considérer que les rues de nos villes étaient peu sûres. Rien ne dit qu'elles soient plus nombreuses aujourd'hui.

Ce «sentiment d'insécurité» ne fait l'objet

d'aucune définition. C'est à vrai dire un pur artefact médiatique. L'origine en est connue. La ville de Zurich est la seule métropole de Suisse. Les problèmes de criminalité y sont les mêmes que dans toutes les grandes villes d'Europe. La présence d'une scène ouverte de la drogue, comme on dit maintenant, n'est bien sûr pas un facteur de tranquillité. La sécurité y est devenu un thème politique, et comme la ville de la Limmat donne le ton dans notre pays, toute la Suisse alémanique a emboîté le pas, puis de manière atténuée, la Suisse romande. On pourrait appeler cela l'effet perroquet: les médias répètent hors du contexte.

Il est évidemment extrêmement facile de faire dire aux gens qu'il règne un «sentiment d'insécurité». Qui d'entre nous peut affirmer qu'il n'a jamais hâté le pas la nuit parce qu'il a cru apercevoir une silhouette sous un arbre, et qui n'a jamais sursauté en entendant soudain un craquement dans un parking désert à minuit. Les démons battent la campagne autour des maisons bien closes et bien chauffées, tout le monde le sait. Cent ans de fée électricité ne suffisent pas à effacer 70 000 ans de terreur nocturne chez l'homo sapiens. ■