

Le TCS et la sécurité : dérapage non contrôlé

Autor(en): **Imhof, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **26 (1989)**

Heft 973

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1011291>

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.

Dérapiage non contrôlé

(pi) Le Touring club suisse cherche par tous les moyens — y compris les plus odieux — à justifier son soutien à l'initiative «Pro vitesse 100/130». Ainsi des arguments dont n'ont jamais entendu parler les délégués qui ont pris la décision de soutien voient-ils aujourd'hui le jour pour tenter d'expliquer une position qui semble paradoxale: le grand club automobile, par ailleurs chantre de la sécurité, peut-il soutenir une initiative qui va, semble-t-il, la dégrader?

Les chiffres contre le bon sens

On a donc tout vu et tout entendu, certains arguments laissant même entendre que plus on roule vite, plus grande est la sécurité. Cette position est parfaitement résumée dans cette phrase méprisante du conseiller national Friderici (libéral/VD) à la tribune du parlement: *«On note en effet une augmentation de la nervosité, parfois même de l'agressivité de la part des conducteurs dès qu'ils trouvent sur leur route de véritables chicanes ambulantes constituées par des véhicules plus lents, que la différence de vitesse ne permet pas de dépasser dans de bonnes conditions de sécurité.»*

Le Touring cherche pour sa part depuis un certain temps à faire passer un message simple: la majorité des accidents a lieu à l'intérieur des localités, donc sur des routes qui ne sont pas concernées par l'initiative; ils ont par ailleurs d'autres origines que la vitesse dans la majorité des cas. Malgré ce que ce raisonnement a de macabre — combien de vies est-on prêt à sacrifier pour rouler un peu plus vite? — il faut s'y arrêter car il est construit sur une argumentation à la fois partielle et partielle.

S'il est vrai que deux tiers des accidents et des blessés se comptent à l'intérieur des localités, il n'en reste pas moins que près de 60% des tués le sont à l'extérieur de celles-ci. Cela en fait environ 600 par année. Le Touring en profite pour préciser que — contrairement à ce que pourrait laisser croire les arguments des opposants à l'initiative qui insisteraient sur cette catégorie de victimes — les piétons ne représentent «que» 7,7% des tués. Cela représente tout de même 77 vies par année. Et pour le reste, semble

dire le TCS, les automobilistes se tuent entre eux, donc ne vous en occupez pas... Raisonnement pour le moins surprenant.

Des statistiques élastiques

Le comble est atteint avec la répartition des accidents par cause. Sous prétexte que la vitesse n'est à l'origine que de 16,2% des accidents, et qu'à l'intérieur de ce groupe le dépassement de la vitesse maximale n'est responsable que de 2,5% des chocs, on en conclut que *«même si l'initiative avait un effet quelconque sur les accidents, le nombre concerné serait très restreint»*. C'est

manifestement utiliser les statistiques de la police pour ce à quoi elles ne sont pas prévues. Car si les gendarmes de service notent sur leur rapport «inattention», ou «priorité», ou «vitesse», ou «distance insuffisante», ou «ivresse», et une seule de ces rubriques par accident, il est bien clair qu'un choc a plusieurs causes. Et qu'il n'est guère possible d'évaluer avec précision quelle était la vitesse exacte des voitures au moment de celui-ci. Comment déterminer a posteriori que celui qui a fauché un piéton roulait à 100 et non pas à 80 km/h? On notera donc «inattention». Et si vous coupez la priorité à quelqu'un qui roule trop vite, dans quelle catégorie figurera l'accident? «Priorité» ou «vitesse»? Les informations du TCS doivent-elles être classées sous la rubrique «dérapiage contrôlé» ou sous «perte de maîtrise»? ■

CURRICULUM VITAE

Carrières syndicales

(cfp) Les biographies comparatives de l'hebdomadaire alémanique *Cash* sont intéressantes parce qu'elles facilitent la connaissance de personnalités de la vie publique suisse. Elles retiennent tout particulièrement notre attention quand le viseur est dirigé sur cinq présidents de syndicats de travailleurs, dont deux Romands, le Broyard vaudois, Charly Pasche (54 ans), Fédération suisse des cheminots (SEV), et le Genevois Christian Tirefort (46 ans), Syndicat du livre et du papier (SLP). Les autres présidents sont le Fribourgeois Hugo Fasel (34 ans), Fédération chrétienne des ouvriers sur métaux de la Suisse (FCOM) et depuis quelques jours président de la Confédération des syndicats chrétiens suisses, le Schaffhousois fils d'émigrés Agostini Tarabusi (60 ans), Fédération suisse des travailleurs de la métallurgie (FTMH) et le Glaronnais Roland Roost (58 ans), Syndicat du bois et du bâtiment (FOBB).

Inutile de s'étonner de l'absence de femmes. En revanche nous constatons une certaine similitude dans le cheminement des quatre dirigeants de fédérations constitutives de l'Union syndicale suisse: scolarité obligatoire, primaire et secondaire puis, entre quinze et dix-sept ans, entrée dans la vie professionnelle soit comme apprenti, soit directement comme ouvrier de fabrique.

L'entrée au syndicat se fait avant la vingtième année et est suivie d'un militantisme à la base. Le passage à une fonction de permanent syndical semble la conséquence normale de cette activité à la base et, dans l'activité permanente, il y a des étapes (par exemple secrétariat local avant secrétariat national pour Tarabusi) pour aboutir, récemment, entre 1987 et 1989, à la tête de sa fédération.

Dans un cas, celui de Christian Tirefort, l'entrée au Parti du travail a été suivie, après trois ans, par une exclusion pour des critiques à l'égard de l'Union soviétique. C'était en 1969.

Pour le dirigeant des syndicats chrétiens, l'évolution est différente: formation universitaire en sciences économiques jusqu'à vingt-six ans, pratique dans une entreprise de la Singine, assistant au séminaire pour la science financière puis enseignant avant d'entrer dans un secrétariat syndical il y a trois ans.

Acceptons ces données telles qu'elles ont été publiées, avec d'autres, dans *Cash* (16.10) car il n'est pas possible d'affirmer qu'une des formations est préférable à l'autre. Il convient cependant de noter que bien des syndiqués préfèrent avoir à leur tête des dirigeants qui connaissent leur sort parce qu'ils l'ont partagé. ■