

Pas de loi supplémentaire tant que ne sont pas respectées les lois actuelles.

Il faut changer les habitudes

Ce rapport illustre un précepte juridique datant des Romains : *Quid leges sine moribus*. A quoi sert-il de promulguer des lois qui ne tiennent pas compte des mœurs ? Un conducteur de véhicule motorisé n'est pas seulement l'individu qui tient le volant mais aussi celui qui apporte toute sa personnalité, avec ses avantages et ses inconvénients. Il vit dans un réseau social, où réceptions, restaurants et cafés tiennent une certaine place. Il s'insère dans un flux de circulation locale, dont il n'a pas la maîtrise. Il ne faut donc pas tirer la conclusion sommaire que les Romands et les Tessinois seraient à l'intérieur de la Suisse moins sérieux que les Alémaniques du seul fait des langues que parlent les uns et les autres. La loi existante dépasse ce qui est naturellement applicable par le peuple latin.

Une étude de l'OCDE datant d'une dizaine d'année avait déjà conclu en ce sens. Quel que soit le critère choisi, les pays européens se classent approximativement dans le même ordre : il y a des pays dangereux et d'autres qui le sont beaucoup moins dans une proportion considérable. Le nombre de piétons tués en 2000 par millions d'habitants est de 18 pour la Suisse, comparé avec 90 en Russie, c'est-à-dire cinq fois plus, suivie de la plupart des pays de l'Est. A l'autre bout de l'échelle, on trouve la Suède avec 8, l'Islande avec 4, les Pays Bas avec 7, moitié moins ou même mieux qu'en Suisse. Même échelonnage pour les passagers de voitures tués par millions de véhicules : 77 en Suisse contre 555 en Russie. Une étude antérieure de l'insécurité routière classait les pays selon la confession, depuis les orthodoxes jusqu'aux protestants en passant par les catholiques : la Suisse et l'Allemagne, pays mixtes se situant à la frontière.

Il faut évidemment tenir compte de la densité de la population, de la qualité des routes, du climat et d'une foule de facteurs. Mais toutes autres choses égales, des différences aussi importantes reflètent des cultures distinctes et exigent donc une action politique différenciée à l'égard de populations plus ou moins motivées. Ceci démontre en plus - si besoin est- que le nombre d'accidents peut et doit encore être réduit en Suisse : nous ne sommes pas les meilleurs au monde. Concrètement on

peut encore gagner en parvenant à ce qu'en Suisse latine les prescriptions légales en matière de vitesse et d'alcoolémie soient respectées. Il est inutile de légiférer plus, il faut respecter les lois existantes, il faut aligner la culture sur la loi. A quoi servirait de baisser vitesse et alcoolémie en théorie alors qu'en pratique cela ne changerait rien ?

A/ L'essentiel est d'agir sur le mode de conduite par le biais de campagnes de publicités ciblées sur la Suisse latine. Thème : le véhicule est un moyen de transport, rien d'autre, ni un symbole de statut social, ni un attribut viril. En sens inverse, on ne peut tolérer des publicités de marques automobiles, qui insistent sur autre chose que le confort de l'habitacle, le volume du coffre, la sécurité en cas de choc, la consommation modérée.

B/ La sécurité routière est la responsabilité de la Confédération pour l'énoncé des règles, mais celle des cantons pour leur application. Ceux-ci ne peuvent pas se laisser influencer par le sentiment de la population locale, plus ou moins indulgente à l'égard de l'alcoolisme et de la vitesse.

C/L'aspect ludique de la conduite (courses, rallyes) ne peut être encouragé ou même toléré. Il existe au parlement fédéral une initiative pour créer un circuit de formule 1, qui constitue un excellent argument électoral pour le parti qui le soutient. S'engager pour la sécurité routière n'est pas la bonne façon pour un parlementaire de se faire réélire.

Jacques Neiryck

Conseiller national

Professeur honoraire EPFL