



RideFair

Le journal pour un comportement adéquat dans les transports publics

Powered by:



Photo: ©CarPostal

A bord du bus de nuit

RideFair accompagne le conducteur CarPostal René Schweizer pendant son service de nuit: récit trépidant d'un voyage. Page 3



Photo: ©Daniel Kilis - OFT

Train, bus et tram pour tous

Découvrez les coulisses des transports publics en Suisse avec Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports. D'après lui, l'accessibilité des transports publics pour tous est un challenge difficile. Page 4

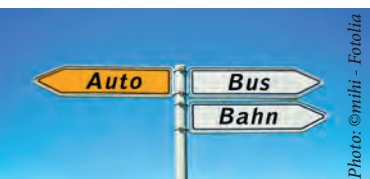


Photo: ©mihai - Fotolia

Le bon choix

Il existe de nombreux modes de déplacement: bus, vélo, train, voiture, tram, scooter, vélomoteur ou la marche. Le tout est de faire le bon choix. Page 5

Ce n'est pas si grave?



Photo: ©lassedesignen - Fotolia

Soyons honnêtes, il nous arrive à tous d'être énervés et frustrés de temps en temps. Cela arrive quand nous sommes dans un sentiment d'injustice, quand nous nous sommes disputés avec des copains, notre petit ami/petite amie ou nos parents ou quand nous risquons de redoubler à cause d'une mauvaise note. Parfois, l'énervement atteint un point tel que nous avons besoin de nous dévouer, de préférence en cassant quelque chose. Mais si notre colère se dirige vers la propriété d'autrui, cela devient du vandalisme, ce qui fait donc de nous des criminels. Barbouiller ou déchirer des sièges de bus avec des feutres ou des couteaux, taguer des arrêts de bus ou briser des vitres, ce n'est pas comme une petite rayure de rien du tout, cela ne peut être justifié par un «j'étais trop énervé(e)». L'envie délibérée de tout casser mène à l'infraction, celle-ci coûte beaucoup d'argent et demande énormément de travail, sans compter les personnes mises en danger dans le pire des cas. Pages 6, 7, 10, 12

Édito

Que ce soit le matin pour aller à l'école, l'après-midi pour te rendre à l'entraînement de foot ou le soir, pour rentrer du cinéma: le car postal, le bus, le tram ou le train te ramènent à bon port. Avec ou sans permis de conduire, les ados et les jeunes adultes en Suisse jouissent d'une excellente mobilité grâce à un réseau bien développé de transports publics. Mais tu as déjà dû te demander comment était élaborée cette offre et qui décidait des horaires des cars postaux, du train, etc.? Lis ce journal pour découvrir la réponse et beaucoup d'autres informations passionnantes sur les transports publics.

Malheureusement, la qualité de cette offre n'est pas toujours appréciée à sa juste valeur. Même dans les transports publics de Suisse, le vandalisme n'est pas un phénomène isolé: combien

de bus tagués, de vitres rayées ou de sièges déchirés? Les auteurs comprennent rarement qu'ils ne nuisent pas seulement à l'entreprise de transport ou aux autres passagers, mais aussi à eux-mêmes. Le vandalisme est un dommage à la propriété passible de poursuites pénales. RideFair vous racontera l'histoire de deux jeunes, de leurs délits et des conséquences de leurs actes.

Au fait, un graffiti est-il un dommage à la propriété ou juste une œuvre d'art? RideFair donne la parole aux opposants et aux défenseurs du graffiti, pour un portrait sans fioritures. Tu te demandes comment? Nous te réservons quelques surprises. Nous te souhaitons une agréable lecture!

CarPostal Suisse SA



Le train et le bus ont la cote chez les jeunes



«Suis-je maintenant de l'histoire ancienne?»



Sébastien (15 ans, Constantine):
«Je vais au Gymnase de Payerne. Pour l'instant les horaires des TP ne conviennent pas à mes horaires d'étude. Par contre il seront bientôt améliorés. Je n'envisage donc pas de passer mon permis»



Sarah (20 ans, Wengi bei Büren)
a passé le permis:
«Je vis à la campagne, alors j'aurai besoin tôt ou tard d'une voiture.»



Lorenzo (18 ans, Lugano):
«Depuis chez moi, je peux aller presque partout avec les transports publics, et je préfère acheter un bon vélo plutôt que de passer l'examen de conduite, bien trop cher.»

Les derniers chiffres de la Confédération ont révélé qu'un tiers des 12–15 ans et presque trois quarts des 16–17 ans ont un abonnement de transports publics, bien plus qu'il y a quelques années. La raison: des trajets plus longs pour aller à l'école, mais aussi une évolution des loisirs chez les jeunes. Les transports publics sont de plus en plus plébiscités comme lieu de rencontre. Le temps de trajet est mis à profit pour échanger sur les réseaux sociaux:

un passe-temps tout particulièrement apprécié sur de nombreuses lignes CarPostal, déjà équipées du Wi-Fi gratuit. Auparavant, les écoliers de plus de 14 ans enfourchaient leur vélomoteur lorsque le trajet de l'école était trop long. Depuis ces dernières années, ils lui préfèrent le scooter, dont la conduite n'est autorisée qu'à partir de 16 ans. La voiture a également perdu du terrain pour les jeunes: alors que 71% des 18–24 ans possédaient le permis il

y a 20 ans, ils ne sont plus que 59% à l'avoir aujourd'hui. Une étude allemande sur cette tendance a révélé que les moins de 30 ans préfèrent s'offrir des vacances ou un smartphone que d'avoir leur propre voiture. A cela vient s'ajouter le fait que les jeunes font des études plus longues et commencent à travailler plus tard. Le train, le tram, le bus ou les cars postaux constituent alors une alternative économique à la voiture.

En bref



Sièges éventrés

Quatre vandales ont éventré les sièges d'un car postal à Delémont. Un passager attentif les a vu faire puis a appelé la police, qui a arrêté ces jeunes voyous de 17 ans au terminus. L'entreprise de transport par car a porté plainte pour dommage à la propriété.



Les trains de fans YB font école

Depuis 2011, les fans du Berner Young Boys font appel à leurs propres «stewards» dans les trains spéciaux pour assurer leur sécurité. Les CFF, le club des YB et les associations de fans s'en félicitent: le nombre de dégradations est en baisse constante. Les CFF sont en quête de partenariats avec d'autres clubs.

Destruction d'un arrêt de bus: la police attend des témoignages

Pour la deuxième fois en une semaine, des vandales inconnus ont détruit un arrêt de bus de la ligne CarPostal Gorgier–Yverdon-les-Bains. Ils n'ont pas seulement fracassé les vitres avec des objets durs, mais ils ont aussi tagué les bancs et, pour couronner le tout, ont fait brûler une poubelle et son contenu. Un passant a découvert l'arrêt de bus saccagé vers 23h00 et a signalé l'incident à la police, qui s'est rendue immédiatement sur place. L'arrêt n'était plus qu'un champ de ruines: bris de verre éparpillés, poubelle carbonisée, sol jonché de déchets et de restes de nourriture. Les délinquants n'ont laissé aucune trace. L'office de police compétent est à la recherche de témoins et les invite à fournir tout renseignement utile au numéro 021 999 99 99. Le montant des dommages matériels s'élève à plusieurs milliers de francs. C'est le cinquième incident de ce genre enregistré cette année dans les environs d'Yverdon-les-Bains.



Photo: © CarPostal

Un oiseau fuse dans la nuit

Le métier de conducteur de bus de nuit fait peu d'envieux: ne passent-ils pas leur temps à ramener chez eux des hordes de jeunes braillards? Jetez un coup d'œil derrière les coulisses, vous serez surpris.

Jeunes casseurs, vociférations, montagnes de déchets... C'est l'image que l'on se fait généralement des trajets en bus de nuit. Mais est-ce vraiment la réalité? Partons sur leurs traces!

Lieu du crime: 02h10, gare de Laufen, près de Bâle. Le train s'arrête dans un crissement de freins. Les portes s'ouvrent sur une nuée de jeunes. Certains titubent un peu, les autres se frottent les yeux de fatigue. Une poignée d'entre eux se dirige vers le car postal à l'arrêt et salue le conducteur amicalement. L'un d'entre eux lui demande: «Pouvez-vous me réveiller si je m'endors?» René Schweizer acquiesce en riant. «Bien sûr!» Aujourd'hui, ce sont près de 20 jeunes qu'il ramènera chez eux, parmi lesquels une jeune fille blonde de 18 ans qui a passé la soirée à Bâle avec ses trois meilleures amies. Au lieu de prendre la voiture, elle rentre avec le bus de nuit: «sinon je vais m'endormir au volant.» Elle passe devant les autres adolescents, déjà somnolents, et rejoint l'arrière du bus. Elle y rencontre trois connaissances, avec qui elle continue de bavarder allègrement. Elle prend le bus de nuit presque tous les week-ends, les visages lui sont familiers. Elle ne se rappelle que peu de trajets désagréables ou fatigants. «Le plus souvent, c'est calme et plaisant dans les cars postaux.»

Peu de lignes à problèmes

Le conducteur René Schweizer ne peut dire le contraire. «Nous n'avons presque jamais de pro-

blème.» Il va encore plus loin: «Les conductrices et les conducteurs du coin aiment travailler de nuit. C'est plus calme, que ce soit sur les routes ou dans le car postal.» Bien sûr, il a quelques anecdotes en réserve. «On entend de sacrées histoires.» Certains soirs, dans certaines régions, le mélange d'adrénaline et d'alcool à trop forte dose peut se révéler un cocktail dangereux. De plus, des jeunes se baladent en groupe la nuit et s'échauffent mutuellement, alors ils se chamaillent, vocifèrent, cherchent les passants, jettent des bouteilles, déchirent les sièges et laissent de nombreux déchets sur leur passage. «Ça peut mal finir pour certains», souligne M. Schweizer. Pourquoi un public si varié dans les bus de nuit? Est-ce l'écart entre ville et campagne? Ou juste une activité réduite sur sa ligne? René Schweizer ne veut pas se livrer à des spéculations, mais il est sûr d'une chose: «nos oiseaux de nuit ont reçu une bonne éducation.»

Du vomi sur les chaussures

La jeune fille blonde du dernier rang approuve en riant. Une mésaventure lui revient en mémoire: «Une fois, un copain m'a presque vomi sur les pieds!» C'était dégoûtant, l'odeur était pestilentielle. «Cela a fini par me donner la nausée», se souvient-elle. René Schweizer n'est pas en reste sur le sujet des «dîners régurgités». «Trois jeunes qui étaient assis tout au fond du bus ont soudainement migré à l'avant.» Il s'était demandé pourquoi. Une fois au terminus, il a compris, ou plutôt, il a senti. «L'un d'eux avait dû vomir.» Il lui est déjà arrivé de s'arrêter quand quelqu'un se sentait mal. «Je préfère qu'on me le dise. Je ne me fâche pas, en fin de compte, ça peut arriver à tout le monde.» Le car postal est déjà sur la route depuis

une demi-heure. Le prochain arrêt n'est plus très loin. Personne n'appuie sur le bouton d'arrêt, mais René Schweizer stoppe le bus. «Le garçon avec la veste jaune doit descendre!» dit-il dans le micro. Un voisin tapote sur l'épaule du jeune concerné. Encore endormi, celui-ci se frotte les yeux, regarde dehors, bondit et lance un «Merci, à bientôt!» en direction du conducteur. Il disparaît ensuite dans la nuit noire. Pour nous aussi, c'est l'heure de rentrer. En tout cas, nous avons appris une chose: le bus de nuit n'est pas comme on le croit.

Rentre chez toi en bus de nuit

Durant les nuits de vendredi à samedi et de samedi à dimanche, le bus de nuit ramène à bon port les oiseaux de nuit, tard la nuit ou tôt le matin. De nombreuses entreprises de transport proposent ce type d'offre en Suisse. Deux billets sont nécessaires dans le bus de nuit: en effet, les passagers doivent payer un supplément de nuit en plus d'un titre de transport habituel. Pour plus d'informations sur les horaires et les prix des billets, rendez-vous sur les sites Internet des entreprises de transport régionales.

Des liaisons TP pour tous: la quadrature du cercle



Photo: © Daniel Rihs - OFT

«Les transports publics nous permettent à tous de nous rendre à nos lieux de travail, de rencontrer nos amis et de profiter de notre temps libre.»

La Suisse dispose d'une offre de transports publics (TP) excellente par rapport aux autres pays. Les zones reculées sont elles aussi régulièrement desservies par les trains, les cars postaux ou les téléphériques, qui relèvent de la responsabilité de la Confédération et des cantons. Le développement des offres TP (des réseaux de bus, des bus de nuit, de l'instauration de la cadence à la demi-heure) correspond à un besoin de la société actuelle, qui demande toujours plus de flexibilité dans la mobilité. C'est par l'excellence de son offre TP que l'Etat répond à ce désir au prix d'un lourd investissement. Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), nous accorde une interview pour en expliquer les tenants et les aboutissants.

Interview de Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports (OFT)

Les actifs doivent parcourir des distances de plus en plus longues pour se rendre à leur travail. Nos loisirs nous demandent également une mobilité accrue. L'amélioration de l'offre TP contribue-t-elle à cette tendance?

Oui. Les transports publics encouragent les déplacements grâce à des liaisons de plus en plus fréquentes et rapides. Ils nous permettent de nous rendre à nos lieux de formation et de travail, de rencontrer nos amis et de nous adonner à nos loisirs, de façon plus écologique qu'en voiture. Moins bruyants, ils nécessitent moins d'espace et produisent moins de CO₂. Les études démontrent que les pendulaires sont prêts à consacrer en moyenne 20 minutes pour se rendre sur leur lieu de travail, et depuis longtemps déjà. Autrement dit, les actifs

feront surtout ce type de trajets s'ils peuvent rejoindre leur destination en 20 minutes grâce à des trains plus rapides.

La croissance des transports a atteint ses limites: trains pendulaires bondés, embouteillages... pensez-vous que la population devra modifier ses habitudes?

La population réagit à l'offre et aux prix. Si le confort s'améliore à bas prix, les passagers seront nombreux. Dans l'ensemble, le prix demandé pour les voyages et les déplacements pendulaires est bien trop bas. Il sera donc impossible de poursuivre le développement du réseau des transports publics sans la contribution financière de la clientèle.

Quelle est la réponse de la Confédération aux goulets d'étranglement dans les transports publics?

Nous veillons à développer le réseau ferroviaire quand c'est nécessaire et à éliminer les goulets d'étranglement. La Confédération doit également fournir les fonds nécessaires. C'est pourquoi elle a mis en place une caisse unique de financement du réseau ferroviaire et des travaux indispensables dans ce domaine: le fonds d'infrastructure ferroviaire.

Les utilisateurs des transports publics doivent-ils participer de façon accrue à ces coûts?

Aujourd'hui, ils dépendent plus pour les transports publics qu'auparavant. C'est justifié, et cette hausse devrait se poursuivre. Cependant, nos responsables politiques se sont toujours montrés favorables à une prise en charge partielle des coûts des TP par l'Etat. En effet, on peut protéger l'environnement et éviter les embouteillages si tout le monde ne prend pas la voiture.

Qui décide du développement ou de l'arrêt d'une ligne de transports publics?

L'OFT est le premier décideur des projets de dé-

veloppement. Par ailleurs, il attribue les mandats et les autorisations relatives aux lignes de train à grande vitesse. En concertation avec les cantons, il définit également les offres touchant aux RER et autres transports régionaux. L'arrêt d'une ligne est le fruit d'une concertation entre Confédération et cantons, aussi rarement que cela se produise. En outre, l'OFT vérifie que les CFF et les autres entreprises de transports publics font le nécessaire pour assurer la sécurité des voyageurs et des pendulaires.

Pour l'Etat, c'est une tâche essentielle que d'assurer un accès aux transports publics dans toutes les contrées du pays («service public»). L'obligation de desservir chaque vallée reculée avec un car postal ou un téléphérique n'est-elle pas onéreuse?

Nous nous efforçons de proposer le service public le plus efficace possible. Bien sûr, il est plus facile de rentabiliser une ligne de RER dans une grande ville qu'un bus dans un village de montagne. C'est la raison pour laquelle l'offre est si diversifiée. Alors que les villes bénéficient de plus en plus de la cadence au quart d'heure, les villages dans les montagnes ne sont desservis que par quatre allers-retours quotidiens. Cette offre est difficile à financer. Près de la moitié du coût induit des transports régionaux est financée par l'impôt, et non par les billets ou les abonnements.

Quel avenir prévoyez-vous pour la desserte de base dans les transports publics?

La Suisse pourra continuer à se targuer d'une excellente desserte de base dans les transports publics. C'est crucial pour les entreprises et leur personnel, pour l'accès aux régions touristiques, mais aussi pour la cohésion du pays.

Desserte de base / service public

Le terme «service public» désigne l'offre globale d'infrastructures et de prestations publiques qui doivent être accessibles à toutes les catégories de la population et offertes dans toutes les régions du pays à des prix abordables et aux mêmes conditions.

Le cocktail idéal

Le groupe de rock américain Ginger Ninjas effectue ses tournées à vélo depuis plusieurs années avec pour leitmotiv «pleasant revolution». Les musiciens voyagent de ville en ville avec leur équipement chargé sur des vélos électriques. Pour approvisionner les concerts en électricité, les fans doivent se mettre en selle sur plusieurs vélos reliés à des générateurs. Dans un registre un peu moins aventureux, les membres du groupe suisse «Boy» sillonnent l'Europe en train pour se rendre à leurs concerts, un mode de transport qu'ils jugent plus confortable et enrichissant. Lorsqu'il est nécessaire

Pour la plupart, nous sommes de plus en plus mobiles et voulons rallier deux points de la manière la plus rapide et la plus flexible possible. En moyenne, nous parcourons chaque jour 37 km, soit 88 minutes de trajet. La circulation routière progresse, et avec elle, son lot d'aspects négatifs comme la pollution sonore et atmosphérique ou encore les bouchons. Mais comment peut-on satisfaire son besoin de mobilité tout en ménageant l'environnement? La solution repose dans le choix intelligent des modes de transport. Chacun d'eux présente des avantages et des inconvénients, selon la destination ou la distance parcourue: par exemple, le vélo, le skate-board ou la marche sont particulière-

De plus en plus, nous organisons plusieurs activités bout à bout tout au long d'une journée regroupant ainsi nos trajets en une véritable chaîne de mobilité. Il nous faut alors choisir le mode de transport optimal pour chaque étape. Pour cela, de nouvelles offres ne cessent d'enrichir les modes de transport classiques:

- les stations publiques de location de vélos (p. ex. le système de partage PubliBike) si l'on a besoin d'un vélo à la gare d'arrivée;
- Mobility car sharing (autopartage) si l'on ne souhaite pas posséder de voiture, mais qu'on éprouve la nécessité d'avoir un véhicule de temps en temps;
- les centrales de covoiturage si l'on souhaite partager les coûts du trajet en voiture avec d'autres personnes;
- le bus de nuit, quand le dernier tram est déjà parti.

Par ailleurs, la «mobilité virtuelle» est en progression constante. Ce terme qualifie les possibilités d'échanger en ligne sans avoir à se déplacer: les e-mails, les chats ou encore la visioconférence en sont des exemples. C'est aussi ça, la mobilité intelligente!

Conclusion: vous l'aurez sans doute compris grâce aux «Ginger Ninjas» et à «Boy», le meilleur moyen de transport n'est pas souvent celui auquel nous pensons en premier.



Ginger Ninjas
on Tour

de transporter beaucoup de matériel, le groupe voyage à bord de son propre bus. Ces exemples montrent qu'un groupe de rock n'a pas forcément besoin d'un semi-remorque ou d'un car! L'avenir appartient à ceux qui sélectionnent et combinent intelligemment leurs modes de transport.

ment indiqués pour les courtes distances (école, travail, shopping, entraînement de sport, etc.); les transports publics se prêtent plus aux distances un peu plus longues et la voiture est utile pour emporter des bagages vers des destinations plus lointaines.



Sonja Glass
et Valeska
Steiner, Boy

Rapide- ment lu

«Comment te déplaces-tu au quotidien?»

«Je vis et travaille à Zurich, mais mon lieu de travail est assez éloigné. Toutefois, je peux exploiter mon temps de trajet de façon optimale. Je commence mes recherches pour mon émission dans le bus et dans le tram, et utilise également ce temps pour mettre à jour mon agenda personnel.»



Gustav,
musicien

«Quand je suis en tournée, tous les musiciens et les techniciens voyagent ensemble dans un bus affrété pour les concerts. Passer plusieurs heures sur un siège étroit n'est pas toujours confortable, mais comme nous transportons beaucoup de matériel, le train n'est malheureusement pas une option envisageable. Dans ma vie privée, je me déplace surtout avec les transports publics.»



Lara Gut,
skieuse alpine

«Je prends la plupart du temps la voiture. C'est la façon la plus facile de transporter les nombreux équipements d'une skieuse alpine. Par ailleurs, je décide moi-même de mes heures de départ. Cela me donne la flexibilité nécessaire pour mon emploi du temps serré.»



Gülsha Adilji,
présentatrice sur Joiz

Vandalisme – l'insanité en vogue

Photo: ©XravaganT, peshkova - Fotolia



Un regard sur la rue suffit: ici, un mur tagué, là, une poubelle brûlée, plus loin, une vitre brisée. Le vandalisme est presque omniprésent. Il s'agit le plus souvent de jeunes entre 14 et 20 ans qui sévissent

pendant les week-ends. Cette soif de destruction a des causes multiples: ennui, pression exercée par le groupe, stress à l'école ou encore alcool et drogue. «Nous entendons beaucoup parler de désœuvrement. Ils n'ont aucune activité intéressante», explique André Weber, de la Police cantonale bernoise. Les conséquences sont catastrophiques: des dommages se chiffrant à plusieurs millions chaque année en Suisse. Et les transports publics sont particulièrement touchés – au premier rang, les CFF. Chez CarPostal Suisse SA également, près de 100 cas sont signalés tous les ans, un coût annuel de plusieurs dizaines de milliers de francs. Rappelons-le, les personnes qui font preuve de violence envers le matériel s'en prendront plus tard plus fréquemment aux êtres humains et aux animaux. «Il y a donc de quoi s'inquiéter sérieusement», conclut M. Weber.

Le vandalisme, c'est quoi?

Le vandalisme est la destruction (délibérée) de la propriété d'autrui. Il peut s'agir de trains, des murs d'une maison, d'une voiture, d'un chantier et plus encore. Le littering, c'est-à-dire l'abandon de déchets sur la voie publique, constitue également une forme de vandalisme.

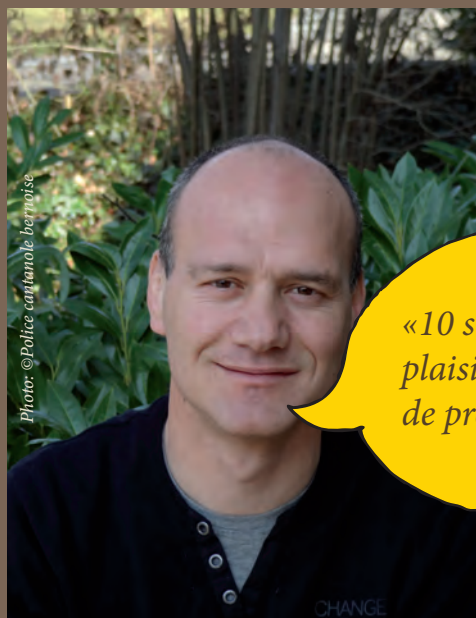
Que dois-je faire si je suis témoin d'actes de vandalisme?

Ne détourne pas le regard! Si tu es témoin d'un acte de vandalisme, signale-le à la police (numéro d'urgence: 112) et sois le plus précis possible sur l'heure, le lieu et les auteurs.

N'interviens en aucun cas! La violence contre le matériel peut vite se retourner contre les humains, a fortiori si l'alcool est en cause ou si les auteurs agissent en groupe.

Interview

Interview avec André Weber, de la Police cantonale bernoise



«10 secondes de plaisir pour 10 ans de problèmes»

Par quoi le vandalisme est-il encouragé?

La théorie de la vitre brisée est populaire: si une vitre est brisée, il ne s'écoulera que peu de temps avant que la prochaine ne le soit aussi. De même, si un déchet jonche le sol, les prochains passants ne s'encombreront pas de leurs.

Comment la police épingle-t-elle les coupables?

C'est souvent le hasard qui nous vient en aide. Parfois, l'examen et l'analyse attentifs d'une «scène de désolation» nous permettent de remonter jusqu'à ses auteurs. Il nous arrive aussi de les prendre sur le fait.

Que peuvent faire les citoyens et les citoyennes témoins d'un acte de vandalisme?

L'essentiel, c'est de ne pas se mettre en danger! Les

casseurs se déplacent souvent en groupe et sont parfois sous l'emprise de l'alcool – le risque de comportement violent peut donc être assez élevé. Il est préférable que les témoins composent le numéro d'urgence 112 et donnent autant de détails que possible à la police.

Comment la police sensibilise-t-elle les jeunes?

Nous intervenons dans les écoles. Les jeunes sont rarement conscients des dommages qu'ils peuvent causer en se livrant à de tels actes. Exemple: si quelqu'un déchire un siège, non seulement il est cassé, mais le bus peut être retiré de la circulation des semaines durant, ce qui entraîne des coûts élevés. Je connais certains cas de jeunes adultes qui croulent sous les dettes parce qu'ils ont été surpris en train de commettre des actes de vandalisme dans leur jeunesse (remarque de la rédaction: cf. «J'ai fait l'erreur de ma vie» p. 7). C'est pourquoi je dis toujours: «10 secondes de plaisir pour 10 ans de problèmes.»

«J'ai fait l'erreur de ma vie.»



Photo © rangizz - Fotolia

**BEAUCOUP D'ARGENT
A FAIT UNE FAUTE
PAS SUR LE FAIT**

Simon remue pensivement son café et parcourt son studio du regard. Le lit sert aussi de canapé. Sa table de cuisine est aussi son bureau. Simon est informaticien, il gagne bien sa vie. Mais à 28 ans, il ne peut pas se payer un logement plus grand. La raison de cette situation? Il faut remonter dix ans en arrière: «le jour où j'ai fait l'erreur de ma vie», explique Simon.

L'apprenti qu'il était, passait beaucoup de temps dehors. Ses week-ends étaient à base d'alcool, de sorties et de copains. «On buvait beaucoup sans se rendre compte du mauvais comportement que nous pouvions avoir», se souvient-il. Ils couraient surtout après les sensations fortes. Ils ont commencé par lacérer les sièges des trains et des bus et à taguer les murs des habitations. Une fois, ils ont mis le feu à un tas de feuilles. «On se poussait mutuellement à faire des choses de plus en plus risquées», décrit-il. Ils n'avaient jamais été pris sur le fait, jusqu'à cette nuit funeste.

Il rentrait chez lui, accompagné d'un ami. Plusieurs voitures étaient garées l'une derrière l'autre dans le quartier. «On a commencé par arracher le rétroviseur extérieur de la première.» Ils ont ensuite crevé les pneus et tagué la carrosserie. Ils étaient tellement absorbés par leurs actes qu'ils n'ont pas remarqué un passant, qui a appelé la police. «On a été pris en flagrant délit.» Quand il repense à ce qui s'est passé ensuite, il en frissonne encore: postes de police, interrogatoires, discussions houleuses avec ses parents et son entreprise formatrice. Tout le monde s'interrogeait sur la raison de son geste. Puis vint le jour du procès. «Comme on avait sciemment endommagé les voitures, on a dû rembourser une grande partie des coûts.» En l'espèce: 80 000 francs.

Dix ans plus tard, Simon a presque épongé sa dette, au prix d'un budget serré qu'il a dû s'imposer. «J'ai

compris la leçon», dit-il. Aujourd'hui, il aide la police à mener des cours de prévention pendant son temps libre. Simon l'affirme: «les jeunes doivent comprendre que la détérioration de matériel n'a rien de cool. Ça coûte beaucoup d'argent et peut vraiment te causer de graves problèmes.»

Celui qui pense «Simon était majeur, je n'ai pas encore 18 ans, ça ne peut pas m'arriver», se trompe. Les mineurs n'échappent pas aux condamnations. Anna est bien placée pour le savoir. Cette jeune fille de 16 ans a été prise en flagrant délit il y a un an. Elle a endommagé la ceinture de sécurité du bus scolaire et tagué les sièges avec un marqueur noir. «Rien de bien grave», pensait Anna, «c'est l'occasion de faire une crasse à mes parents. C'est tout de même à cause d'eux que j'ai dû déménager et me séparer de tous mes amis.» Mais les choses se sont passées autrement: l'entreprise de transport par car a informé l'école et convoqué Anna et ses parents pour un entretien. La jeune brune revoit encore ses parents assis à une table avec Monsieur Ferrero, un médiateur de la société qui leur rendait compte de ce qui s'était passé. Les parents d'Anna étaient choqués. Butée au début, Anna trouvait que ce n'était pas la peine de faire tout un plat pour une petite ceinture de sécurité.

Monsieur Ferrero n'a pas lâché prise. En effet, il a expliqué à Anna que son acte de vandalisme n'était pas qu'une simple brouille. En cas d'accident, une ceinture de sécurité peut sauver la vie. Elle a donc délibérément mis les autres passagers en danger. Anna se rappelle encore comment cet argument l'a frappée comme une flèche. «Je suis devenue livide.» Elle a alors fait le récit des difficultés qu'elle rencontrait à l'école, de la recherche infructueuse d'une place d'apprentissage, de ses mauvaises notes, puis de sa colère et de sa frustration qu'elle a évacuées sur le matériel du bus scolaire.

Monsieur Ferrero l'a écoutée et s'est même montré compréhensif. Il a insisté sur la gravité de son acte. Elle a ensuite discuté de la suite des événements avec ses parents. Anna et ses parents ont dû payer de leurs poches le dommage matériel de 1500 francs. Anna a également écopé d'une interdiction de bus scolaire de trois mois. «C'était presque ça le pire: j'ai dû expliquer à tout le monde ce que j'avais fait.» Monsieur Ferrero a contacté Anna quelques semaines plus tard afin de passer un contrat avec elle: ils aborderaient ensemble le thème du vandalisme dans les transports publics en classe, en échange de quoi elle pourrait de nouveau prendre le bus scolaire. «Cette heure de cours était pour moi l'occasion de me racheter véritablement.»

Le vandalisme, une infraction

Les personnes qui détruisent une chose appartenant à autrui entrent en conflit avec la loi. La plupart du temps, il s'agit de dommages à la propriété (CPS, art. 144). Les responsables écopent souvent d'une amende et doivent rembourser une partie des dommages à l'assurance. Dans les cas les plus graves, les vandales peuvent également finir en prison, surtout s'ils ont directement ou indirectement mis en danger des vies humaines. S'ils détruisent un feu de signalisation, endommagent des extincteurs, lancent des pierres sur la route depuis un pont ou font sauter des poubelles par exemple. Le droit pénal des mineurs s'applique aux moins de 18 ans.

Le périple d'un yaourt aux fraises



Photo: ©paul prescott - Fotolia

Mobilité et trafic

La mobilité est l'aptitude des hommes, des marchandises, de l'énergie et des messages à être transportés. Le trafic naît du déplacement des hommes, des marchandises, etc. d'un point A à un point B.

Le périple du yaourt aux fraises (produit à Stuttgart, en Allemagne)

Les ingrédients parcourent les distances suivantes:

Bactéries lactiques: 917 km
Conditionnement pour le transport: 2884 km
Sucre: 107 km
Fraises: 1246 km
Verre: 806 km
Lait: 36 km
Étiquette: 948 km
Colle pour l'étiquette: 639 km
Couvercle en aluminium: 864 km
Total: 8447 km

(Source: «Ein Joghurt kommt in Fahrt» – Universität de Kassel)

Il n'y a pas que les hommes qui voyagent tous les jours. Des tonnes de marchandises sont quotidiennement transportées d'un point A à un point B. Voici un exemple des circuits étonnants qu'elles peuvent emprunter: 8447 kilomètres: c'est la distance parcourue par tous les composants d'un yaourt aux fraises avant qu'il ne sorte de son récipient de plastique pour délecter vos papilles. Les coûts de transport sont à peine répercutés sur le prix de vente de 90 centimes environ: en effet, ils reviennent tout juste à un centime. Les entreprises ont toujours à cœur de maximiser leurs profits et produisent donc là où c'est le moins cher. Jus de fruit du

Brésil pour le matin, rôti de Nouvelle-Zélande pour le repas du dimanche, pomme des Etats-Unis pour le goûter: les marchandises de tous types peuvent traverser les continents sans encombre grâce à des réseaux routiers denses, des ports et des aéroports présents aux quatre coins du globe et des carburants peu onéreux. Pour le plus grand bonheur des consommateurs, des producteurs et des distributeurs: les premiers disposent d'une offre diversifiée à bas prix sur les rayons et les seconds peuvent se réjouir de bénéfices élevés. Donc tout va bien dans le meilleur des mondes? Pas tout à fait. En effet, le transport entraîne des coûts plus élevés

qu'il n'y paraît. Il n'y a pas que le coût de l'essence et le salaire du chauffeur, le transport génère également bruit, gaz à effet de serre et accidents. Il en résulte de graves dommages sanitaires et environnementaux, que l'on appelle aussi «coûts externes» dans le jargon professionnel. Personne n'est épargné. Cependant, ces coûts sont durs à chiffrer. En réalité, notre yaourt aux fraises serait un peu plus cher si, par exemple, on facturait le coût sanitaire des dommages liés à la pollution sonore du transport de marchandises. Le yaourt frais de la ferme voisine devient subitement une alternative idéale pour le porte-monnaie et l'environnement.

En bref

Futures tendances: mobilité 2025

A quoi ressemblera notre mobilité en 2025? C'est la question que se sont posés les chercheurs de l'Institut Gottlieb Duttweiler (GDI)* de Rüslikon (ZH), qui ont formulé quelques propositions très cool. Planer en bus volant pour aller à l'école ou conduire son scooter à la vitesse de la lumière pour se rendre à l'entraînement de foot? On n'y est pas encore. D'après les experts en mobilité du GDI, les moyens de transport ne devraient pas changer de manière spectaculaire d'ici à 2015. Toutefois, nous les combinerons de façon plus efficace pour nos trajets, et nous partagerons les vélos et les voitures plutôt que de les acheter. C'est

ennuyeux? Bien au contraire! Les modes de transport deviennent de plus en plus intelligents. Ils communiquent entre eux et avec nous. Un vélo parlant? Et comment! A l'avenir, nous serons en réseau avec d'autres personnes, mais également avec nos modes de transport via nos smartphones. Le vélo nous indiquera l'emplacement de la place de stationnement la plus proche et nous dira quand accélérer la cadence afin de ne pas manquer notre bus. Alimenté avec toutes les données utilisateurs, le système informatique intelligent nous fournira l'itinéraire le plus rapide et nous guidera vers le prochain siège libre dans le train ou dans le bus

– en somme, le smartphone sera la clé d'une mobilité intelligente. Diverses offres seront placées à notre disposition dans le bus et dans le train: postes de travail, espace de jeux pour enfants, bar ou salon détente... Bref, vous vous sentirez comme chez vous. Et si jamais vous souhaitez aller directement au cinéma après l'entraînement, vous n'aurez qu'à laisser votre sac de sport au point de dépôt le plus proche et le récupérer quand vous le voulez au point de collecte le plus proche de chez vous. Ces perspectives de mobilité ont tout pour plaire, il ne reste qu'à espérer que les chercheurs aient vu juste!

*Freek Froböse, Martina Kühne: «Mobilität 2025. Unterwegs in der Zukunft», rapport de recherches du GDI, 2013

Regard à la dérobée sur le centre-ville de Berne

Les lecteurs de RideFair collaborent



Photo: ©Simon Ebel, Mopic, eyetronic - Fotolia, BernMobil

La 7^e classe de Bern-Bümpliz ose jeter un regard dans les coulisses de notre ville fédérale. Jana, Michelle et Julienne représentent leurs 20 camarades de classe et nous font part de leur expérience.

Exceptionnellement, notre journée avait débuté au plein milieu de la nuit. Nous avons rendez-vous à 3h30 à l'arrêt de bus de Bachmätteli. Un bus spécialement affrété a transporté la classe dans le centre-ville. Il faisait encore sombre, la ville était presque déserte. Madame Curau nous attendait à l'angle du magasin Loeb (Loeb-Egge en suisse allemand) et nous a souhaité la bienvenue sur le circuit «Seitenblicke» (regard à la dérobée). Les trois heures suivantes ont été consacrées aux thèmes du vandalisme et du littering dans les espaces publics. Tout un programme à 4h00 du matin!

Nous nous sommes d'abord penchés sur le thème des déchets. Au tour de Monsieur Jungo de nous saluer, en pleine forme. Ce responsable du nettoyage des rues de Berne est habitué à se lever de bonne heure. Tous les jours, son équipe et lui effectuent leur première tournée à 4h00 afin de nettoyer les nombreux déchets amoncelés sur le sol pendant la nuit. Pour cela, ils emploient des machines modernes et des méthodes vraiment sur-

prenantes, comme ce parfum qui sert à couvrir les odeurs nauséabondes de la ville! Pendant notre excursion à travers les ruelles, Monsieur Jungo nous a expliqué qu'une tonne de déchets est évacuée tous les midis du centre-ville de Berne – c'est une quantité énorme.

Pour finir, nous avons marché jusqu'au siège principal de la Police cantonale bernoise. Le policier André Weber nous a guidés jusqu'à une grande salle de réunion où il nous a un peu parlé de son métier. Il a ensuite embrayé sur la question du vandalisme et n'a pas mâché ses mots: détériorer la propriété d'autrui n'a rien d'amusant. C'est passible de poursuites. Ensuite, nous sommes allés voir une cellule de dégrisement inoccupée. C'est la pièce où la police garde les personnes ivres jusqu'à ce qu'il soit possible de mener une discussion décente avec elles. La cellule est équipée d'un lit, d'un lavabo et d'un WC. Elle n'a vraiment pas l'air confortable et n'a rien d'une solution d'hébergement si on loupe le dernier train.

Il est déjà 5h30, la faim commence doucement à nous tenailler. Heureusement, une collation est prévue à la prochaine escale. Situé près de la gare, l'Alkistübli offre à chacun des croissants et une boisson chocolatée. Il règne une forte odeur d'al-

cool dans la pièce. Silvio nous accueille chaleureusement: ce bénévole de l'association Pinto s'occupe de personnes alcooliques ou toxicomanes dans ce «Stübli». Silvio nous livre une démonstration saisissante de la frontière ténue entre plaisir et addiction. Nous sommes prévenus: il ne veut jamais nous revoir dans son Alkistübli si nous ne voulons pas avoir de gros problèmes.

Nous faisons une dernière halte à BERNMOBIL. Les entreprises de transport urbain ont-elles des choses à dire sur le vandalisme? Beaucoup, en réalité: sièges dévastés, arrêts de bus démolis, trams tagués – et même des bombes à l'acide sur les vitres des bus. C'est extrêmement dangereux. D'ailleurs, il y a déjà eu des accidents: des enfants ont été blessés en touchant l'une de ces inscriptions. Ensuite, nous avons pu constater par nous-mêmes à quel point le nettoyage des graffitis est une tâche fatigante. L'un de nos camarades a été autorisé à écrire sur le dos du siège d'un bus avec un marqueur résistant à l'eau. Un autre était ensuite chargé de tout nettoyer avec un produit adapté. Quelle corvée! Et c'est comme dans la vraie vie: celui qui nettoie est rarement celui qui laisse les saletés.

Somme toute, cette excursion «Seitenblicke» nous a beaucoup plu – malgré l'heure du réveil.

Graffiti – art ou dégradation?

Tout le monde a déjà vu des graffitis ou des tags, dans les souterrains, sur les murs des usines ou sur les véhicules. Ils sont souvent illégaux, et parfois légaux quand des murs sont officiellement mis à disposition ou lors de rencontres de jeunes. Les graffitis font parler d'eux depuis plus de 20 ans, une question qui échauffe les esprits. Pour les uns, les graffitis sont des gribouillages ou une détérioration de matériel, pour les autres, il s'agit plutôt d'art et d'images pleines de fantaisie qui embellissent les murs gris. RideFair donne la parole aux deux camps.



André Schneider,
responsable du garage CarPostal de Scuol

Il est nécessaire de faire la distinction entre les beaux graffitis ayant une valeur artistique et les gribouillages qui maculent les murs des habitations, les trains et les bus. Je suis quotidiennement confronté à ces derniers cas dans le cadre de mon travail de responsable d'atelier à CarPostal Suisse SA. On ne peut pas dire que ça m'enthousiasme. Ce type de vandalisme donne non seulement beaucoup de travail à mes collègues et à moi-même, mais occasionne aussi des coûts considérables. On parle de plusieurs dizaines de milliers de francs par an à l'échelle de la Suisse. Certaines personnes ne respectent pas la propriété d'autrui et choisissent leurs cibles au hasard parmi ce qui nous entoure. Mais il pourrait en être autrement: par exemple, la ville de Berlin met des surfaces à disposition pour les graffitis. Cette méthode a permis à de nombreux graffiteurs – désormais des artistes demandés – d'attirer les regards sur leur art.

La culture du graffiti vise principalement à donner libre cours à sa créativité et à diffuser son nom d'artiste. Elle est aussi diversifiée que ses représentants et n'admet aucune généralisation. Le vandalisme ne fait pas directement partie de la scène, les slogans politiques ou les griffonnages dénués de sens n'ont rien à voir avec notre culture! Bien sûr, les idées des graffiteurs se heurtent souvent à la loi. C'est inévitable quand l'art se déploie dans l'espace public. Le message et le mode d'expression restent toujours une affaire de goût. La controverse porte principalement sur les endroits, les bâtiments ou les objets qui servent de support. Dans la culture du graffiti, les limites et les tabous à ne pas dépasser relèvent d'un choix personnel, il appartient donc à chacun d'en assumer les conséquences.



Malik,
artiste graffiteur

Lettres des lecteurs

Le savoir-vivre se perd

Donner sa place à des personnes âgées ou à des femmes enceintes dans le train et dans le bus? Pour notre génération, c'était du savoir-vivre et un devoir, mais aujourd'hui, les jeunes détournent le regard et se montrent impertinents. L'éducation moderne ne vaut rien.

Annemarie Ropraz, Giland

Les jeunes sont sympas!

Je l'admets, les jeunes sont parfois bruyants et peuvent laisser traîner leurs boissons en canette. Dans leur acharnement permanent, les médias (émission «So tickt unsere Jugend» et d'autres encore) nous accusent – nous les jeunes – de toute la misère du monde. Mais pour la plupart, nous sommes respectueux, honnêtes, nous avons le sens des responsabilités et faisons preuve de discernement. Un peu de fair-play, s'il vous plaît!

Luca Durrer, Zürich

Critique de Jeu

Contrôler la situation à bord d'un car postal?



Aujourd'hui, après une journée de travail chargée, Marc (45) doit courir vers l'arrêt pour attraper le car postal. Christine (15) appuie sur le bouton, Marc monte et la remercie. Ils sourient. Mais dans le rétroviseur, le regard du conducteur Widmer en dit long: encore quelques secondes de perdues sur son horaire. Et ce n'est pas tout: une musique bruyante retentit dans les rangs du fond et

dans le rétroviseur, il parvient à distinguer des emballages de sandwich éparpillés sur le sol.

Le but du jeu Sensigame, c'est d'éviter le plus possible ce type de situations ainsi que d'autres tracas. Plus ton car postal arrive dans les temps et sans accroc, plus les passagers et le conducteur sont satisfaits à la fin du trajet, et mieux tu t'en sors sur la route. Tu influences les besoins et le comportement des passagers par le biais de campagnes qui leur montrent les choses à ne pas faire: laisser des déchets, ne pas proposer de place aux personnes âgées, rayer les vitres, insulter le conducteur et bien plus encore.

Sensigame est disponible sur l'App Store ou Google Play.



Mots croisés RideFair

Remarques

Les accents éventuels (é, è, ï, û, etc.) ne doivent pas être pris en compte.

Si la réponse se compose de deux mots, laisse un espace entre eux.

Les réponses se trouvent sur la page suivante!

Phrase mystère

Chacun et chacune peut agir pour l'environnement et décongestionner notre système de transports en adaptant son

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31

Questions

1. Si l'on détruit la propriété d'autrui, cela s'appelle
2. L'offre globale d'infrastructures et de prestations publiques qui doivent être accessibles à toute la population dans toutes les régions du pays s'appelle:
3. L'offre de trains, de bus et de trams s'appelle aussi:
4. La circulation cause des dommages sanitaires et environnementaux que leurs responsables n'indemnisent pas. C'est pourquoi ces coûts sont appelés:
5. Comment désigne-t-on une personne qui n'habite pas au même endroit que son lieu de travail et doit donc faire la navette entre ces deux lieux?
6. Un graffiti spécifique qui consiste à nettoyer la surface du support s'appelle:
7. Lorsque des personnes se déplacent d'un lieu à l'autre, cela engendre:
8. Si l'on converse en ligne avec quelqu'un au lieu de voyager, par exemple au moyen d'une visioconférence, cela s'appelle:
9. Il s'agit d'un mode de transport bien déterminé.
10. Comment s'appelle le dernier arrêt d'une ligne de bus?
11. Comment s'appelle un billet de transports publics valable sur une longue durée, par exemple un mois ou un an?
12. Quel est le terme anglais pour le «partage de voitures»?
13. Si les hommes, les marchandises et les messages peuvent être transportés, alors ils sont:
14. Si l'on n'utilise pas un seul mode de transport pour se déplacer mais qu'on en combine plusieurs, cela s'appelle:
15. Lorsqu'une personne est jugée pour vandalisme, elle doit alors payer de nombreux frais. C'est pourquoi un grand nombre d'anciens vandales ont:
16. Les actes de vandalisme sont commis pour diverses raisons. L'une d'entre elles est:
17. Qui te ramène chez toi aux heures tardives?
18. Cet office doit veiller au bon fonctionnement des transports publics en Suisse (abréviation):
19. Si l'on jette des déchets sur le sol, alors cela est qualifié de:

Un peu plus de fantaisie

Faut-il beaucoup de couleurs et des bombes onéreuses pour faire des graffitis? Ni l'un ni l'autre! Les artistes et les «pirates botaniques» du monde entier montrent qu'il est possible de faire preuve de plus de fantaisie. Prenons l'exemple des «reverse graffiti», une forme également employée par des associations comme Greenpeace en raison de son écocompatibilité et qui consiste à nettoyer les surfaces noircies telles que les rues, les souterrains ou encore les murs des habitations. De l'eau, des brosses, des chiffons, parfois aussi des produits nettoyants ou des nettoyeurs haute pression permettent de laver les surfaces de manière à ce que

la zone propre représente un graffiti. La durée de vie des graffitis dépend essentiellement de la pollution atmosphérique. Ceux qui ont la main verte peuvent aussi faire des graffitis en mousse: un mélange de mousse disposé sur des murs ombragés et humides. Mais ces types de graffiti n'échappent pas à la règle: réalisés illégalement, ils sont passibles de poursuites pénales. Toutefois, demander ne coûte rien. Peut-être que les propriétaires de maison se laisseront séduire par ces formes originales et éphémères de graffiti et autoriseront les artistes à laisser libre cours à leur créativité sur certains murs.

Attention

Les graffitis en mousse et les reverse graffiti sont tout aussi illégaux que ceux à la bombe dans la mesure où ils altèrent la propriété d'autrui.



Reverse
graffiti



Graffiti
en mousse

Impressum

Auteurs:

Andreas Blumenstein, Noëlle Fischer, Corinne Grunauer et Samuel Schmidiger, Büro für Mobilität AG, Berne; Sarah Forrer, Berne; Julienne Kocher, Michelle Weichelt et Jana Zürcher, Berne

Relecture:

Typopress Bern AG, Berne

Présentation:

Jannie Schmid, CarPostal Suisse SA

Conseils et groupe d'assistance à la rédaction:

Nadja Gschwend et Célia Gentizon, CarPostal Suisse SA, Unité du transport scolaire

Franziska Bernhard, PostDoc Service scolaire

Andreas Hieber et Fredi Althaus, LerNetz SA

Réalisation pour le compte de CarPostal Suisse SA en coopération avec PostDoc Service scolaire:

Büro für Mobilität AG, Berne, www.bfmag.ch; LerNetz SA, Berne, www.lernetz.ch

L'outil pédagogique ainsi que le support de cours pour l'enseignant peuvent être commandés auprès de

PostDoc Service scolaire

Case postale 32

3097 Liebfeld

postdoc@poste.ch

www.carpostal.ch/ridefair

Vous trouverez de plus amples informations sur les offres scolaires de CarPostal Suisse SA sous www.carpostal.ch/sensibus

1^{re} édition 2014

© La Poste Suisse SA, CarPostal Suisse SA, Berne, www.carpostal.ch

Réponses mots croisés:

1. vandalisme, 2. service public, 3. transports publics, 4. coûts externes, 5. pendulaires, 6. reverse graffiti, 7. trafic, 8. mobilité virtuelle, 9. car postal, 10. terminus, 11. abonnement, 12. car sharing, 13. mobiles, 14. chaîne de mobilité, 15. dettes, 16. pression du groupe, 17. bus de nuit, 18. OFT, 19. littering

Phrase mystère:

Chacun et chacune peut agir pour l'environnement et décongeler notre système de transports en adaptant son **comportement en matière de mobilité**.