

Toujours plus de voitures : les deux extrêmes

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **25 (1988)**

Heft 890

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1017985>

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.

L'ignominie de «Blick»

(ag) *Telex*, l'organe de la Fédération suisse des journalistes, rend compte, dans son numéro de décembre, d'un cas topique et scandaleux de journalisme à sensation.

En accusation, *Blick*, spécialiste du genre. Saisi d'une plainte, le Conseil de la presse (MM. Binswanger, Litwan, Béguin) a rendu son jugement.

Les faits. Cet été, le Tessin a connu, sur une semaine, une très forte vague de chaleur. Des instituteurs zurichois campent avec leur nouveau-né, âgé de six mois. La grande tente à six places est montée à l'ombre. Il fait 29°. Les parents laissent dormir l'enfant, le temps d'une baignade. Au retour de la mère, une heure plus tard, l'enfant est retrouvé mort. Transporté à l'hôpital de Locarno, où le professeur Biegger constate qu'il est décédé de mort naturelle. C'est-à-dire indépendante des circonstances extérieures. L'autopsie le confirmera.

Blick en tire d'abord une affichette pour son édition du 14 juillet: «50 ? Un bébé meurt étouffé dans une tente». Ce drame fait encore la «une» du journal. Titre souligné sur toute la largeur des cinq colonnes. Avec cette précision gratuite que la mort de l'enfant fut particulièrement douloureuse («*qualvollen Tod*»).

A la suite d'interventions de la mère et de témoins, le journal accepte de rectifier. Le lendemain, en page 2, il corrige à sa manière, en quelques lignes, en citant le professeur Biegger, mais en ajoutant que lundi encore on pensait que la chaleur étouffante que connaissait le Tessin avait dû indisposer l'enfant dormant dans la tente. Pas une ligne de regret, de condoléances, d'excuse à l'égard des parents qui, dans leur deuil, s'étaient vu implicitement accuser devant plusieurs centaines de milliers de lecteurs (affichette et tirage du *Blick*) de négligence homicide.

Le Conseil de la presse stigmatise sévèrement l'absence de sérieux du journal: aucune vérification auprès de l'hôpital, la version des parents n'est pas recueillie. Nulle urgence — si ce n'est la recherche du scoop — ne justifiait cette hâte, cette présenta-

tion fautive des faits.

Suivent des considérations juridiques sur l'emplacement de la rectification, le droit à un dédommagement avant que tranchent les tribunaux civils et l'interprétation de l'article 28 du Code civil sur le droit de réponse. Si le Conseil de la presse a fait son travail, ce qui frappe, c'est l'impunité de *Blick*. Sa condamnation par le tribunal professionnel n'a fait et ne fera l'objet d'aucune affichette.

Imaginons une faute professionnelle,

grave et sanctionnée, d'un avocat, d'un médecin, d'un enseignant. Ah! les beaux titres moralisants auxquels nous aurions eu droit, au nom de la liberté d'information.

Quelques milliers de francs d'indemnité ne sauraient tenir lieu de réparation. La mise à l'index publique du journal serait la seule réponse, à commencer de la part des politiciens qui, démagogiquement, flattent ce journal, le croyant populaire. ■

Signalons le livre (en allemand) de Jürg Bürgi, *Blick Immer dabei!*, paru aux éditions Lenos. Il s'agit d'une analyse de cette feuille de boulevard à travers son contenu, suivie de l'avis de diverses personnalités et enrichie de caricatures.

TOUJOURS PLUS DE VOITURES

Les deux extrêmes

(pi) Selon l'Office fédéral de la statistique, il y avait en Suisse, à fin septembre dernier, une voiture de tourisme pour 2.4 habitants. Il y en avait une pour 2.8 habitants en 1980 et une pour 4.5 habitants dix ans plus tôt. C'est dans le canton du Tessin que l'on recense le plus de véhicules de tourisme (480 pour 1000 habitants); il est suivi de Genève, avec 460. Au palmarès des cantons les moins motorisés, Bâle-Ville est bien placé, avec 310 voitures de tourisme pour 1000 habitants. On constate ainsi que deux cantons fortement urbanisés se retrouvent chacun à une des extrémités de l'échelle.

Il est vrai que la région bâloise est une pionnière en matière de transports publics et qu'elle pratique une politique d'anticipation depuis plusieurs années. Il est vrai aussi qu'elle doit accepter d'en payer le prix: afin que les usagers — de plus en plus nombreux depuis l'introduction de l'abonnement vert, puis de la communauté tarifaire — puissent continuer à voyager dans des conditions de confort acceptables, la direction des transports publics vient en effet de demander au Parlement un crédit de 53.5 millions de francs, destinés à l'achat de 28 automotrices articulées, d'une capacité de 150 places chacune. Les 26 automotrices

achetées en prévision de l'introduction de l'abonnement écologique au printemps 1984, ajoutées au parc de trams et de bus de la compagnie, ne suffiront bientôt plus pour faire face à l'augmentation constante du nombre de voyageurs. A fin décembre, un Bâlois sur trois possédait le fameux abonnement écologique... De son côté, Genève annonce quelques améliorations de son réseau de transports publics, ainsi que la prochaine mise en service de nouvelles automotrices sur la dernière ligne de tram qui reste dans cette ville, de vingt trolleybus et d'une huitantaine d'autobus. Ce matériel permettra dès cet automne d'offrir sur les principales lignes une fréquence de six minutes au plus, au lieu de huit ou dix actuellement durant la journée.

Ces mesures ne seront certainement pas suffisantes pour faire baisser de manière significative le taux de motorisation genevois, encore moins pour lui permettre de rivaliser avec celui de Bâle-Ville. D'ailleurs, d'autres éléments entrent certainement en compte pour expliquer le faible taux bâlois. Il n'empêche que le réseau genevois s'adapte petit à petit et que la part des transports publics pourrait passer de 28 à 36% avec la réalisation d'un réseau métro, dont il est beaucoup question ces temps, et qui prendrait un quart de siècle. ■