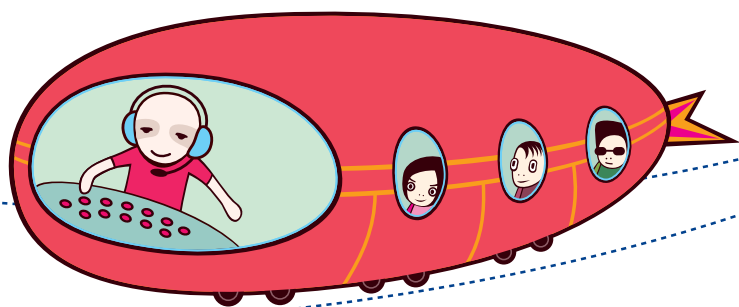


Sécurité et fair-play

Cahier thématique pour les élèves sur les thèmes de la sécurité, du vandalisme et des règles en société



Impressum:

Sous la direction de: SA CFF, Communication, Info-écoles, Hochschulstrasse 6, CH-3000 Berne 65
En coopération avec: h.e.p. verlag ag, Brunngasse 36, 3011 Berne

Auteurs: Reto Westermann, Zurich; Annlis von Steiger, Berne
Direction de projet: Annlis von Steiger, h.e.p. verlag ag, Berne
Coopération/Consultants: Andreas Blumenstein, consultant en mobilité, Karin Maurer, maîtresse primaire;
Thomas Ramser, maître d'enseignement secondaire; Urs Gisler, maître d'enseignement secondaire;
Renatus Mauderli, cinéaste; Diego Marti, chef Infos-écoles CFF; Michael Schärer, Infos-écoles CFF
Graphisme: Judith Zaugg, Berne
Photos: CFF ; pages 4 et 17.2, Keystone

1^{re} édition 2004
SA CFF, Berne

Introduction

Afin de pouvoir vivre ensemble, paisiblement et sans se gêner mutuellement, notre société a établi un certain nombre de règles. Un match de football, par exemple, ne peut avoir lieu que si tous les joueurs en respectent les règles et une classe ne peut fonctionner que si certains principes sont observés.

Les règles sont omniprésentes dans notre vie, y compris lorsque l'on est dans une gare ou que l'on prend un train, un bus ou un tram. Si elles ne sont pas respectées, l'exploitation peut s'en trouver perturbée ou, dans le pire des cas, des personnes risquent de subir des dommages corporels.

Ce cahier te permettra d'en savoir plus à ce sujet.

Contenu

Quand des limites me sont-elles fixées au quotidien? Quand suis-je libre?

page 2

Comment est-ce que je me comporte à bord des trains?

page 5

Quels sont les dangers d'un comportement fautif?

page 9

Sécurité et fair-play

Ma question:

-----?

Qu'est-ce que le vandalisme?

page 13

Vandalisme – destruction ou culture?

page 18



Mouvements d'opposition

De tout temps, les nombreuses règles édictées par les Etats modernes ont conduit des hommes à s'élever contre elles et à exiger d'autres modes de vie en commun. **L'anarchisme** en est la manifestation la plus extrême. Les anarchistes s'opposent à toute forme d'Etat et pensent qu'aucun être humain n'est en droit de prendre des décisions pour les autres.

Durant leur période la plus active, à la fin du 19e siècle, il y avait deux groupes d'anarchistes. Le premier était d'avis que tous les hommes devaient être libres. Lorsque la liberté de deux hommes se heurte à des intérêts contradictoires, il convient de trouver ensemble un terrain d'entente. L'autre groupe considérait que tout appartenait à tout le monde et que la propriété privée n'avait donc pas lieu d'être. Plus tard, **le communisme** a repris cette idée. Contrairement à la pensée initiale des anarchistes, les Etats communistes se sont toutefois dotés de gouvernements et de lois.

Chez nous aussi, il se trouve toujours des personnes désireuses de modifier les règles de notre société ou de les abolir intégralement. Le soulèvement étudiant des années soixante, au siècle dernier, en est l'exemple le plus notoire. Il est aujourd'hui connu sous le nom de «**mouvement de 68**».

Mission 2:

- a. A quoi ressemblerait notre société si nous vivions selon une philosophie anarchiste? Débattez-en en classe. Quels seraient les avantages et les inconvénients? Ecrivez vos idées sous forme de notes.

- b. Créez des groupes de travail et cherchez, sur Internet et dans les livres, des informations sur les mouvements de 68 ou des années 80. Rassemblez les idées et les objectifs défendus par leurs partisans. Débattez ensuite des éventuels succès obtenus par ces mouvements qui sont encore perceptibles de nos jours.

Comment est-ce que je me comporte à bord des trains?



Le train régional qui part de Rosé à 7 h 01 dépose les élèves des écoles professionnelles et cantonales à Fribourg, juste à l'heure pour le début des cours. Julien (17), Laurent (16), Tina (16) et Anne (17) l'empruntent régulièrement. Pendant ce cours trajet, le groupe choisit la plate-forme de la voiture de queue par souci de tranquillité. «Eh, je connais un super truc, regardez!», lance Laurent. A peine les derniers voyageurs sont-ils montés et entrés dans le compartiment qu'il installe son sac de sport sur la dernière marche de l'entrée, de manière à ce qu'il dépasse légèrement. La porte commence à se refermer mais se heurte au sac de sport et s'ouvre à nouveau. Cela se produit à plusieurs reprises. «Cool», dit Julien, impressionné. «Et maintenant?», demande Anne. «Attends», répond Laurent. «Dernière voiture: merci de libérer la porte, j'aimerais démarrer!», lance la mécanicienne via les haut-parleurs. Les quatre sont hilares. La voix retentit de nouveau. Laurent passe la tête par la fenêtre et scrute le quai. «Je vous parie qu'elle va bientôt arriver en courant», annonce-t-il, la mine réjouie.

Lorsque la mécanicienne arrive effectivement en courant depuis l'autre bout du train, Laurent se saisit rapidement du sac. La porte se referme et il nargue la mécanicienne à travers la vitre. Un instant après, le train démarre puis accélère, destination Fribourg. «Trop fort!», lance Anne avec admiration. D'un air détaché, Laurent répond: «Un jeu d'enfant.....»

Plusieurs centaines de navetteurs empruntent quotidiennement le train régional qui arrive peu après 7 heures à Fribourg. Parmi eux, l'employé de banque Robert (26), l'assistante dentaire Nathalie (26) et le mécanicien Ivan (24). Ils se connaissent depuis l'école et voyagent toujours ensemble dans le même compartiment, à l'avant du train. Aujourd'hui, Corinne (25) est également du voyage. Elle rend visite à son ami à Francfort, en Allemagne, et veut changer à Fribourg pour prendre le train direct à destination de Berne.

«Mais qu'est-ce qu'on attend?», se demande Nathalie. Bien que tous les voyageurs soient montés, le train ne bouge pas. «Aucune idée», répond Robert, «je sais seulement que si le train ne démarre pas rapidement, je vais rater mon bus à Fribourg et arriver en retard au bureau.» «Ce sera juste pour moi aussi», renchérit Nathalie. «C'est la catastrophe si je ne suis pas au cabinet à sept heures et demie précises: notre carnet de rendez-vous affiche complet pour aujourd'hui.»

«Dernière voiture: merci de libérer la porte, j'aimerais démarrer!» La voix de la mécanicienne retentit dans les haut-parleurs. «Ce sont certainement encore ces écoliers: ils montent toujours dans la dernière voiture», déclare Ivan. «La semaine dernière, l'un d'entre eux nous a déjà fait son petit numéro.» La voix retentit encore une fois dans les haut-parleurs, puis la porte de la cabine de conduite s'ouvre et la mécanicienne traverse le compartiment d'un pas rapide en direction de la porte de sortie. «Une fois de plus, à cause de ces jeunes, je ne vais pas arriver à respecter l'horaire», déclare-t-elle, désabusée, à l'attention des voyageurs.

«On devrait vraiment leur donner une leçon», s'impatiente Ivan. «Juste parce qu'ils veulent faire une blague, tous les passagers de ce train vont arriver en retard au travail.» «Maintenant, mon bus est certainement déjà parti», déclare Robert en jetant un œil sur sa montre au moment où la mécanicienne revient. «Et je vais devoir attendre pendant une heure le prochain train pour Francfort», ajoute Corinne.

Mission 3:

Imaginez que le train soit finalement arrivé avec un certain retard en gare de Fribourg et que les navetteurs du premier compartiment rencontrent les quatre jeunes sur le quai. A quoi ressemblerait la discussion? Constituez deux groupes de quatre personnes et interprétez les différents rôles. Répétez le scénario et jouez-le devant vos camarades de classe.

Mission 4:

a. Qu'est-ce qui incite à adopter un comportement similaire à celui de Laurent?

b. Quelles conséquences peuvent avoir des actions de ce type – en dehors du fait que d'autres personnes s'en irritent?

c. Avez-vous déjà vécu des situations comparables? Quel serait votre comportement si vos camarades étaient impliqués?



La provocation engendre des coûts et de nouvelles règles

L'exemple de Laurent et de ses camarades a clairement montré qu'une situation donnée peut être vécue de manière extrêmement différente en fonction des personnes. Les incidents et les perturbations ne se produisent pas seulement à bord des trains, mais également dans l'ensemble des espaces publics: dans les parcs, sur des places ou encore dans la rue. Ainsi, des scientifiques de l'Université de Bâle ont par exemple constaté que, malgré des poubelles vides, environ un tiers des déchets atterrisaient par terre.

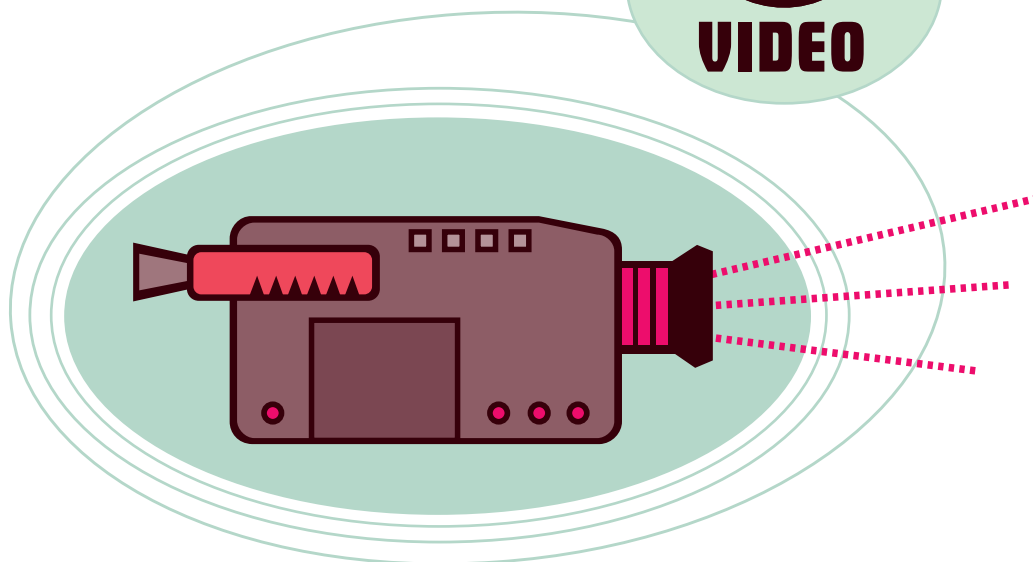
Dans les trains et les gares, il s'agit essentiellement des problèmes suivants:

- **voyageurs sans titre de transport**
- **cigarette dans les compartiments non-fumeurs**
- **pieds sur les garnitures des sièges**
- **oubli ou éparpillement des déchets**

Ces attitudes engendrent un travail et des coûts supplémentaires. A eux seuls, les voyageurs sans titre de transport font perdre aux CFF quelque 15 millions de francs chaque année.

En outre, les CFF éliminent près de 20 000 tonnes de déchets par an, soit 55 tonnes par jour. En les empilant, on obtiendrait un tas de déchets de 16 mètres de diamètre et de 8,3 mètres de haut.

Les mesures de prévention et d'intervention visent à contrer la tendance croissante à l'agressivité et à l'envie de détruire, qui occasionnent chaque année quelque 6 millions de francs de dommages. Pour ce faire, l'effectif de la police ferroviaire a été renforcé, un système de surveillance vidéo a été installé dans le trafic régional et les contrôles ponctuels se sont multipliés.



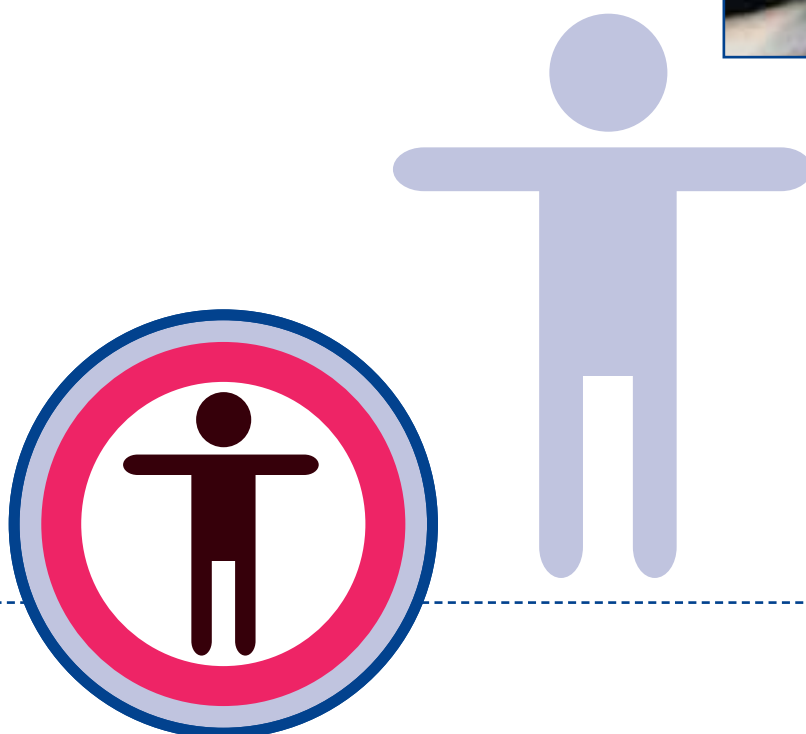
Quels sont les dangers d'un comportement fautif?

Mort d'une adolescente de 15 ans suite à un accident en gare d'Oerlikon

L'interdiction de traverser les voies n'a pas été respectée

-yr. Mardi après-midi, une adolescente de 15 ans a été happée par un train et mortellement blessée à la gare de Zurich Oerlikon. Selon les informations de la police municipale, l'adolescente, qui se trouvait sur le quai numéro 4, a traversé les voies 4 et 3 pour rejoindre le quai numéro 2, et ce malgré l'interdiction en vigueur. Elle voulait apparemment attraper le RER 14 à destination de Wallisellen qui, selon l'horaire, quitte Oerlikon à 15 h 47. L'adolescente a été percutée par un train pendulaire InterCity en provenance de Saint-Gall qui traversait Oerlikon pour rejoindre la gare centrale de Zurich. Les trains qui traversent la gare d'Oerlikon circulent en général à des vitesses allant de 60 à 80 km/h. La jeune fille, mortellement blessée, était accompagnée d'un adolescent qui a été pris en charge par la cellule psychologique de la police municipale.

Source: Neue Zürcher Zeitung du 29/05/2002



Mission 6:

- a. Choisis l'une des personnes impliquées dans l'accident décrit ci-dessus et résume ce qui s'est passé en te mettant à sa place. Ton récit devra être rédigé à la première personne. Sélectionne l'un des acteurs suivants:
- le camarade de la jeune fille accidentée
 - le père ou la mère de l'adolescente
 - le mécanicien du train pendulaire
 - les voyageurs attendant sur le quai

- b. Discutez ensuite en classe des sentiments qu'ont éprouvés les différentes personnes après l'accident. Réfléchis également aux conséquences que cet événement a eu pour toutes les personnes impliquées.

Les trains et les gares ne sont pas des terrains de jeux

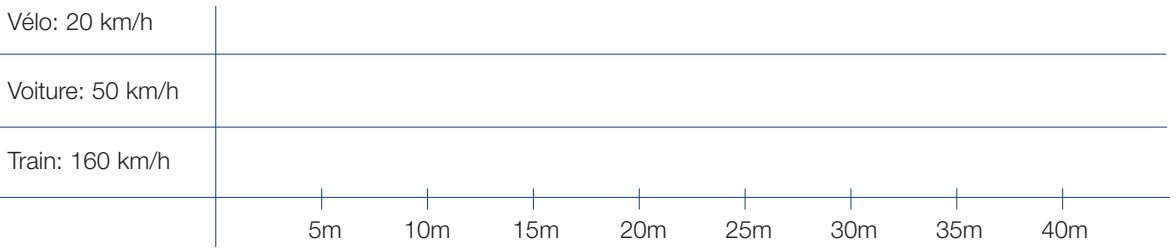


Le train est un moyen de transport pratique, reposant et divertissant. Cependant, en cas de comportement inadapté, trains, gares et voies peuvent devenir des lieux dangereux. Un train direct, par exemple, pèse plusieurs centaines de tonnes et peut atteindre 160 kilomètres à l'heure. A cette vitesse, lorsqu'un mécanicien aperçoit un obstacle ou une personne sur les voies, il n'est plus possible de freiner à temps. En effet, il faut encore quelques centaines de mètres pour que l'impressionnante masse du train soit totalement immobilisée. A 140 km/h, par exemple, la distance de freinage est d'environ un kilomètre, soit dix fois plus que pour une voiture.

Mais les trains à l'arrêt ne sont pas non plus des jouets. La ligne de contact fait passer un courant de 15 000 volts (70 fois plus qu'une prise électrique à la maison) et peut s'avérer mortelle, même sans contact direct, car le courant cherche le chemin le plus direct vers la terre. Or, l'homme peut déjà établir cette liaison à partir d'un mètre de distance, via ce que l'on appelle un arc électrique.

Mission 7:

- a. Calcule la distance parcourue en une seconde par un véhicule circulant à vitesse constante. Dessine cette distance dans le diagramme (rappel: km/h signifie kilomètre(s) par heure!)



Il est possible de détecter un danger de loin, mais pouvoir s'arrêter à temps ne dépend pas de notre seule volonté. Pour calculer la **distance d'arrêt**, il convient de calculer la distance de réaction et la distance de freinage, puis de les additionner.

Distance de réaction

Il s'écoule normalement 1 seconde avant que le conducteur d'un véhicule ne réagisse face un obstacle et commence à freiner. Ce temps de réaction peut être prolongé en fonction du degré de fatigue ou de distraction. Formule pour calculer la distance de réaction: vitesse au compteur multipliée par 3 et divisée par 10.

Distance de freinage

La distance de freinage dépend du type de véhicule et de chaussée.

Formule pour calculer la distance de freinage: (vitesse au compteur divisée par 10)².

Concernant le **train**, d'autres principes physiques s'appliquent en raison du poids élevé et des roues en métal sur les rails en fer. La formule simple permettant de calculer la **distance d'arrêt** est la suivante: distance de réaction multipliée par 24.

- b. Calcule la distance d'arrêt pour les véhicules cités plus haut. Pars du principe que les conducteurs sont reposés, attentifs et qu'il leur faut un temps de réaction d'une seconde.

Malheureusement, l'accident de l'adolescente de 15 ans à Zurich n'est pas un cas isolé. Les titres d'articles de presse suivants traitent tous d'accidents qui se sont produits sur des installations ferroviaires, en l'espace de deux ans.

11

Deux frères (23 et 28 ans) happés par un train direct – tous les deux sont morts

Renens VD. Les freins crissent, le signal d'alarme émet un sifflement assourdissant. En vain: les deux hommes debout à côté des voies sont percutés de plein fouet et renversés par le train direct Lausanne-Genève, qui arrive à pleine vitesse. (Blick, 17/01/2002)

Un blessé grave sur une voiture suite à un choc électrique

Dans la nuit de vendredi à samedi, un adolescent qui était monté sur une voiture en gare de Zoug a été gravement blessé par un choc électrique provenant de la ligne de contact de 15 000 volts. (Neue Zürcher Zeitung, 06/10/2003)

Accident mortel: un homme tente de descendre d'un train en marche

A la gare de Liestal, lundi matin, un jeune homme essayant de descendre d'un train en marche est décédé. Une courroie de son sac à dos est malheureusement restée accrochée à la poignée de la porte. Il a été traîné sur environ 120 mètres avant de passer sous un châssis. (Agence Télégraphique Suisse, 17/06/2003)

Tu as vu combien de temps met un train pour s'immobiliser. Dans les gares ou le long des voies, d'autres dangers guettent encore en cas de comportement fautif.

Mission 8:

- a. Tu trouveras ci-dessous un tableau énumérant les principales zones de danger dans le trafic ferroviaire. Remplis les cases vides en suivant l'exemple de la première ligne.

Zone de danger	Type de danger	Que faire pour que rien n'arrive
Voies	Risque d'être renversé par un train	Traverser les voies uniquement aux endroits autorisés. Emprunter les passages souterrains ou les passages supérieurs. Ne jamais marcher le long des voies.
Tunnel ferroviaire		
Ligne de contact		
Passage à niveau		
Fenêtre de voiture		
Quai (avant la ligne blanche)		
Train quittant la gare		
Train entrant en gare		

12

Accidents ayant provoqué des blessures graves ou des accidents mortels

Causes:	2003	1998–2003
Traversée interdite des voies	17	72
Franchissement de passages à niveau fermés	4	8
Montée dans des trains en marche / descente de trains en marche	5	19
Electrocutions lors de l'escalade de voitures	1	17

- b. Tu peux contrôler tes connaissances sur les dangers liés aux chemins de fer sur Internet, grâce au jeu «Railguard» qui se trouve à l'adresse www.magicticket.ch, sous la rubrique «Magic Fun».

Qu'est-ce que le vandalisme?



Définition vandalisme

«Vandalisme: processus de destruction réduisant à néant tout ce qui, de par son âge, le souvenir qu'il évoque et sa beauté, impose le respect. Il est une profanation de la mémoire.»

Définition de l'historien français Léon de Laborde, en 1872

Un phénomène ancré dans l'histoire

En 455 après Jésus-Christ, **les Vandales** ont assailli Rome. Douze jours durant, ils ont pillé et détruit la ville. Voici quelque 200 ans, alors qu'il cherchait un nom adéquat pour désigner la destruction des églises en France, l'abbé et futur évêque français Henri Grégoire, s'est souvenu de cet épisode historique. C'est ainsi qu'est né le mot «vandalisme». Aujourd'hui encore, il désigne **la destruction volontaire d'objets ou de bâtiments**.

Pendant longtemps, ces destructions furent principalement l'œuvre de guerriers qui pillaient et incendiaient villes et villages pour se venger de leurs ennemis. Aujourd'hui, nous parlons de vandalisme lorsque notre environnement est la cible de destructions volontaires.

Les moyens de transport publics sont tout particulièrement touchés par ce type d'actes: sièges éventrés, tables barbouillées, fenêtres rayées, poubelles arrachées ou horaires recouverts de feutre.

Acte de vandalisme dans une voiture CFF

A la gare d'Altstetten, des inconnus ont fortement endommagé plus d'une douzaine de voitures des CFF. Selon les informations communiquées par la police cantonale ce lundi, les auteurs du délit ont commis leur acte jeudi dernier, entre 16 et 23 heures. Ils se sont introduits sur le site d'entretien de la Hohlstrasse et sont entrés dans les voitures non verrouillées. Ils ont détruit, probablement avec des marteaux de secours et des pièces d'attelage, quasiment toutes les fenêtres ainsi que les vitres des cloisons et des portes coulissantes. Dans les toilettes, ils ont endommagé les miroirs et arraché les fixations des essuie-mains. Ils ont en outre pulvérisé dans les voitures le contenu de deux extincteurs. Selon la police, le montant des dégâts s'élèverait à plus de 100 000 francs. Elle recherche des témoins susceptibles de fournir des indices.

Source: Tages-Anzeiger du 28/12/2002

Pourquoi cette envie de détruire?



Les destructions volontaires, telles celles infligées aux voitures des CFF et relatées dans les journaux, sont la plupart du temps le fait de jeunes. Quelque 60 pour cent des auteurs de dégradations ont moins de 18 ans et sont majoritairement des hommes.

Un sondage réalisé par l'université de Berne auprès de 400 élèves du canton de Berne a en outre montré que ni l'origine familiale, ni les écoles fréquentées ne jouaient un rôle à cet égard. Les élèves des gymnases commettent autant de destructions que ceux des écoles secondaires ou les apprentis. Et les auteurs de ces dégradations vivent aussi bien en ville qu'à la campagne.

Très peu de jeunes peuvent expliquer pourquoi ils commettent des actes de vandalisme: beaucoup agissent par ennui, afin d'éliminer leur frustration, d'éveiller l'attention ou encore de s'affirmer dans un groupe.

Les dommages causés représentent des sommes énormes: les seuls CFF dépensent plus de six millions de francs par an pour changer les garnitures des sièges, remplacer les vitres rayées et enlever les graffitis.

Parfois, les actes de vandalisme s'avèrent aussi dangereux: en lançant des objets sur les voies ou sur une autoroute depuis un pont, on peut provoquer de graves accidents et parfois causer la mort d'individus.

Mission 9:

Tu as peut-être déjà eu envie de détruire quelque chose. Essaie de te souvenir de ce moment et de répondre aux questions suivantes:

a. Pourquoi avais-tu envie de détruire quelque chose à ce moment-là?

b. Comment as-tu géré le problème?

c. As-tu vraiment détruit quelque chose?

d. Comment t'es-tu ensuite senti(e)?

e. Cet acte a-t-il eu des conséquences?

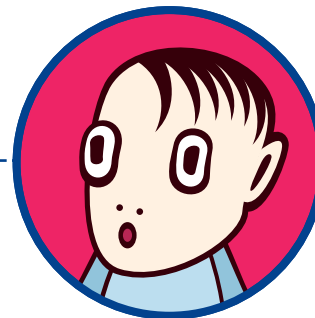
Mission 10:

Imaginez que vous soyez dans le train et que quelqu'un se mette à taillader les sièges avec un couteau. Quelle serait votre réaction?

Distribuez entre vous les rôles suivants:

- ami(e) de la personne commettant l'acte
- contrôleur/contrôleuse
- policier ferroviaire
- passager/passagère

Répétez la scène et jouez-la devant la classe. Expliquez ensuite au cours d'une discussion comment vous vous êtes sentis dans ces différents rôles.





Payer pour ses actes

Les actes de vandalisme peuvent coûter cher. En effet, toute personne qui se fait prendre doit payer la réparation des pièces détruites ou souillées. Les sommes peuvent être importantes. Le remplacement d'une garniture de siège coûte par exemple entre 1000 et 1200 francs, le nettoyage d'une cloison de WC entre 400 et 800 francs, le remplacement d'une vitre rayée au moins 500 francs et le nettoyage des graffitis sur une voiture plusieurs milliers de francs. Aujourd'hui, dans la plupart des cas, **la police** est prévenue et une **plainte** déposée. S'il s'agit de dommages importants ou de plusieurs actes de vandalisme, l'affaire est portée devant **les tribunaux**. Des frais de justice et de fortes amendes peuvent également être perçus. Une condamnation pénale des mineurs est envisageable. Les conséquences s'enchaînent alors rapidement: demandes élevées en dommages-intérêts, dettes, exclusion de l'apprentissage, licenciement, inscription au casier judiciaire, etc.

Le risque de se faire prendre est important. En effet, dans tous les lieux qui subissent de façon répétée des dommages ou des dégradations au spray, la surveillance a été renforcée par l'installation de caméras vidéo et le recours à des agents de sécurité.

Art ou dégradation?

Les graffitis, souvent apposés sur des surfaces vierges, aux abords des lignes ferroviaires ou sur les trains sont **dangereux, illégaux et coûteux**. Dangereux parce que les jeunes auteurs de graffitis commettent ces actes au péril de leur vie; illégaux parce qu'ils affichent leur «art» sur la propriété d'autrui (ce qui constitue un dommage à la propriété et donne lieu à des poursuites pénales); coûteux enfin, car ceux qui se font prendre doivent supporter les frais d'enlèvement des graffitis – et les dommages atteignent vite des sommes de l'ordre de 20 000 francs.

Mission 11:

Comment faire de la peinture au spray tout en respectant le cadre légal? Cherche des idées originales.

16

Historique des graffitis

Le terme «graffiti» a été utilisé pour la première fois par les Romains. A l'époque déjà, des textes étaient écrits sur les murs et portaient l'appellation de graffitis. On en trouve encore des traces à Pompéi, en Italie.

Les graffitis modernes, qui sont peints sur les murs ou les voitures à l'aide de bombes aérosol, sont nés à New York. Au siècle dernier, dans les années soixante, des bandes de jeunes peignaient de véritables «**pièces**» sur les murs. Il s'agissait d'un moyen de communication ou de transmission de messages secrets. Plus tard, les quartiers des différentes bandes ont également été recouverts de graphismes que l'on a appelés «**tags**». Les bandes n'avaient de cesse de recouvrir les tags ou les pièces de leurs rivaux, provoquant ainsi de nombreuses querelles.

En Suisse, les graffitis se sont répandus via **le mouvement hip-hop**, qui accorde une grande valeur à la peinture au spray. Les surfaces préférées sont les murs en béton, ceux de maisons ou les passages souterrains, mais aussi les voitures ferroviaires ou les trams. La majeure partie des graffitis est apposée illégalement, c'est-à-dire sans l'autorisation des propriétaires des murs ou des véhicules. Seuls quelques rares artistes sont parvenus à se faire connaître du grand public avec leurs graffitis. C'est le cas du New-Yorkais **Keith Haring**, dont les personnages figurent aujourd'hui sur des cartes postales et des affiches. Le Suisse **Harald Nægeli** a lui aussi connu le succès avec ses graffitis. En effet, aujourd'hui, ses petits bonshommes sur les murs sont même partiellement protégés.



Vandalisme – destruction ou culture?

Une interview de Eveline Gutzwiller-Helfenfinger

«Pour moi, les graffitis sont plus que du simple vandalisme: il s'agit d'une forme d'art, étroitement liée à une sous-culture jeune.»



Eveline Gutzwiller-Helfenfinger

- Assistante à l'Institut de psychologie de l'Université de Berne
- Membre du Comité de direction du Conseil parental de Leimental (responsable du personnel)
- 39 ans, mariée, deux filles (3 et 5 ans)

Quelles sont les motivations du vandalisme?

Dans notre étude sur les actes de vandalisme perpétrés par des jeunes, nous avons demandé aux adolescents d'évaluer une série de motifs, cristallisés au cours d'analyses antérieures. Sur la base de ces évaluations, nous avons établi le classement suivant: pression du groupe, frustration, ennui et vengeance vis-à-vis des moyens de transport publics.

Existe-t-il des moyens efficaces pour empêcher le vandalisme?

On distingue plusieurs approches préventives qui agissent à différents niveaux: individu, classe, école, quartier, etc. Il faut toutefois opérer une distinction entre les différentes formes de vandalisme. Il existe un vandalisme à l'école, un vandalisme politique ou, en l'occurrence, un vandalisme touchant les moyens de transport publics. Toutes ces formes ont leurs particularités. A l'école, il est probablement judicieux de mettre en place des projets qui traitent cette thématique à plusieurs niveaux en impliquant tous les élèves. Une partie de la cour de l'école peut ainsi être réagencée, une classe peut monter une pièce de théâtre ou il est possible d'organiser un nettoyage commun des dégradations provoquées par des actes de vandalisme comme des graffitis.

Toutefois, si un lieu est particulièrement anonyme et que peu de gens s'identifient à lui (donc en l'absence de contrôle social), le travail de prévention s'avère particulièrement difficile. Même si les caméras vidéo et le personnel de sécurité apportent une contribution certaine en matière de prévention, le problème risque d'être déplacé plutôt que résolu. En effet, il est impossible d'exercer une surveillance complète. De plus, la responsabilité individuelle, la préservation de la propriété d'autrui (ou de la communauté) et le courage civil ne sont nullement stimulés.

Le vandalisme est-il un phénomène nouveau?

Lorsque l'on traite du vandalisme, il est primordial d'adopter une démarche nuancée. Il existe non seulement différents types de vandalisme, mais toutes les formes de dommages à la propriété ou de destruction de la propriété sont étroitement liées à un contexte historique et culturel.

Pour moi, les graffitis sont plus que du simple vandalisme: il s'agit d'une forme d'art étroitement liée à une sous-culture jeune.

Dans les statistiques de la police suisse, le vandalisme n'est pas classé parmi les délits. En effet, il y est plutôt question de dommages à la propriété, de vol ou d'incendie.

L'opinion publique prend de plus en plus conscience des implications du vandalisme. Il semblerait que les dommages ou les destructions visent avant tout la propriété de la communauté (par ex. les moyens de transport publics). Toutefois, je pense que des formes moins graves de vandalisme à l'école ont toujours existé: nous avons tous un jour barbouillé des pupitres, dessiné des oreilles d'âne sur les livres, claqué des portes, etc. Ces formes de vandalisme peuvent être considérées comme une illustration de la relation qu'établissent les enfants et les adolescents avec leur environnement. Mais il semble que le respect de la propriété d'autrui et celui de la propriété de la communauté ne soient plus à l'honneur aujourd'hui. Toutefois, il ne s'agit pas pour moi uniquement d'un problème lié aux «jeunes». En effet, déposer illégalement ses ordures ou déverser des produits chimiques dans les cours d'eau peut légitimement être considéré comme un acte de vandalisme.

Une interview de Walter Ryser

«Chaque auteur de graffiti signe son œuvre d'un pseudonyme. Les «tags» permettent de poursuivre et de punir les auteurs de graffitis.»

Pourquoi, selon vous, les trains exercent-ils une telle fascination sur les auteurs de graffitis? Pourquoi ces derniers ne visent-ils pas tout simplement des voitures?

D'une part, la barrière psychologique et morale à franchir pour apposer un graffiti sur un train est moins élevée que dans le cas d'une voiture particulière. En effet, les chemins de fer sont considérés comme un bien public. D'autre part, les auteurs de graffitis s'imaginent que leurs œuvres vont «voyager» et donc être vues à travers toute la Suisse et l'Europe. En réalité, nous retirons rapidement nos trains de la circulation afin de les nettoyer dans les plus brefs délais.

Lorsque vous examinez des graffitis, parvenez-vous à identifier les personnes ou les groupes qui en sont les auteurs? Si oui, comment?

Chaque auteur de graffiti signe son œuvre d'un pseudonyme. Nous connaissons la plupart de ces «tags», et les services de police nous aident à les comparer. Souvent, lorsqu'un auteur de graffitis est arrêté, il est possible de lui imputer plusieurs délits. D'après le code pénal, les graffitis ou dégradations au spray constituent des dommages à la propriété qui font l'objet de poursuites adaptées.

Quelles démarches engagez-vous une fois les personnes ou les groupes identifiés?

En tant qu'entreprise ferroviaire, nous portons immédiatement plainte pour chaque cas, ce qui entraîne une procédure pénale relevant de la police judiciaire. Lorsqu'ils se font prendre, les auteurs doivent assumer pleinement les conséquences de leurs actes (déten-tion, amende, inscription au casier judiciaire, etc.). Les graffitis doivent être enlevés le plus tôt possible, c'est-à-dire dans les 24 heures. Le travail des auteurs de graffitis est donc bien éphémère! Nous testons actuellement des méthodes qui permettent de nettoyer immédiatement les graffitis. Nous faisons également surveiller de façon ciblée nos installations de garage, là où cela s'avère nécessaire.

Pour les CFF, quelles sont les conséquences des graffitis sur les trains?

Aux CFF, les dégradations au spray provoquent chaque année des dommages s'élevant à plusieurs millions de francs. N'oublions pas que ces frais sont à la charge de la communauté. Si l'on ne parvient pas à retrouver les auteurs, les CFF doivent prendre en charge la réparation des dommages. Nul besoin de vous dire que nous préférierions investir cet argent ailleurs.

Quelles sont les mesures prises par les CFF pour lutter contre les dégradations au spray et le vandalisme? Quel est le taux de réussite?

Il est avéré que des installations ferroviaires et des trains souillés, barbouillés ou défectueux éveillent un certain sentiment d'insécurité chez les voyageurs. C'est pourquoi les CFF réparent les dommages dans les plus brefs délais. Mais l'entreprise prend également un grand nombre de mesures préventives: les installations de garage et les gares sont mieux éclairées et surveillées, le contrôle vidéo est renforcé, les trains RER circulant le soir à Zurich sont de nouveau accompagnés par du personnel et des «voitures rendez-vous» sont constituées pour que les voyageurs puissent faire le trajet ensemble, sans crainte d'agressions. L'objectif reste bien sûr que plus aucun véhicule ne subisse ce type de dégradations.



Walter Ryser

- CFF, division Voyageurs
Sécurité publique,
Responsable des opérations
- 57 ans

Sources

Cebulla, E.; Mieth, D.; von Wolfersdorff, C.: Auf der Suche nach dem Kick. Jugendliche im Spannungsfeld von Risikobereitschaft und Suchtgefährdung, Stuttgart 1998.

Farin, K.: Generation-kick.de. Jugendsubkulturen heute, Munich 2002.

Findeisen, H.; Kersten, J.: Der Kick und die Ehre. Vom Sinn jugendlicher Gewalt, Munich 1999.

Gutzwiller-Helfenfinger, E.: Jugendlicher Vandalismus: Motive, Anlässe, Prävention. In R. Gerber Jenni & Ch. Hausammann (éditeur): Kinderrechte – Kinderschutz. Rechtsstellung und Gewaltbetroffenheit von Kindern und Jugendlichen, Bâle 2002.

Gutzwiller-Helfenfinger, E.; Flammer, A.; Wicki, W.: Jugendlicher Vandalismus: Motive, Anlässe, Prävention. Rapport de recherche 2000 – 2 (rapport final). Université de Berne: Institut de psychologie 2002.

SA CFF, Berne: Via n° 5, Berne 2004.

SA CFF, Info-écoles, Berne: RailReality – En train avec Jacques. DVD et commentaire à l'usage des enseignants, Berne 2003.

Stiftung Lesen: In letzter Sekunde. Sicher und mobil mit der Bahn: ein Medienpaket, 2e édition, Mayence 2002.

Liens

Tu trouveras une liste de liens commentés et documentés à l'adresse: www.magicticket.ch – Magic Code: école

Toute société ou culture édicte un certain nombre de normes et de règles visant à faciliter la vie en commun. Un match de football, par exemple, ne peut avoir lieu que si tous les joueurs en respectent les règles et une classe ne peut fonctionner que si certains principes sont observés.

Les règles sont omniprésentes dans notre vie, y compris lorsque l'on est dans une gare ou que l'on prend un train, un bus ou un tram. Si elles ne sont pas respectées, l'exploitation peut s'en trouver perturbée ou, dans le pire des cas, des personnes risquent de subir des dommages corporels.

Le troisième cahier thématique et d'information «Sécurité et fair-play» incite les élèves à réfléchir à leur comportement et aux normes régissant notre société. Dans quels cas les règles facilitent-elles la vie en commun, dans quels autres cas sont-elles un frein à l'épanouissement personnel?

Autres modules d'apprentissage prévus:

- L'histoire des chemins de fer
- L'entreprise CFF et ses métiers
- Art/culture
- Temps libre et environnement

Déjà parus:

- Mobilité
- Prochain arrêt: l'avenir



 **SBB CFF FFS**

Communication
Info-écoles
Hochschulstrasse 6
CH-3000 Berne 65