Les Bâlois après Kaiseraugst

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1978)**

Heft 454

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1027137

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

COURRIER

Douze dimanches sans voitures pour le tourisme

L'argument principal des adversaires de l'initiative de Berthoud est d'ordre touristique. Ainsi, la Fédération suisse du tourisme a pris fermement position contre les douze dimanches sans voitures. Cette organisation considère avant tout les conséquences économiques négatives pour certaines régions dépourvues ou mal desservies par les transports publics.
Mais sont-elles nombreuses, ces régions, sachant que le réseau de transports publics de notre pays est un des plus denses du monde ?
N'oublions pas que le tourisme pédestre, en forte recrudescence les dimanches sans voitures, ne manquerait pas de combler en partie le manque à gagner de certains établissements qui, jusqu'à aujourd'hui, ont peut-être trop axé leur activité sur une clientèle exclusivement motorisée...
Les milieux touristiques parlent de la fermeture inévitable de nombreuses entreprises si l'initiative est acceptée ! Cette thèse est absolument insoutenable. L'absence de route d'accès à Zermatt a-t-elle provoqué le déclin de la station ? Bien au contraire. Les localités sans circulation automobile attirent une importante clientèle touristique...
Quels seraient les effets de ces douze dimanches sans voitures sur le tourisme international ? Tout dépend de la qualité de l'information dispensée en dehors de nos frontières. Il serait évidemment bien fâcheux que certains automobilistes n'apprennent l'interdiction de circuler qu'en arrivant au poste de douane de notre pays.
Par contre, les dimanches sans voitures ne seraient-ils pas susceptibles d'attirer des touristes étrangers épris de calme et d'air pur ?
Et cela ne pourrait-il pas inciter nos voisins à introduire également quelques dimanches sans véhicules à moteur ? A quand la mise sur pied en commun d'un dimanche européen sans voitures ? N'oublions pas qu'une mesure de cet ordre pourrait bien nous être imposée par les événements (pénurie de pétrole) d'ici sept ou huit ans déjà...
Il faut pourtant reconnaître que la question des économies d'énergie n'est pas déterminante dans le cadre de cette initiative ; en effet, on peut s'attendre que de nombreux déplacements s'effectueraient de toute façon soit un autre dimanche, soit le lundi au petit matin ; néanmoins, même si elle est refusée, l'initiative aura eu le mérite de rendre les citoyens plus conscients des problèmes énergétiques.
C'est l'absence de bruit et de gaz d'échappement qui serait primordiale, principalement pour les populations résidant à proximité des routes à grand trafic. Une récente étude scientifique n'a-t-elle pas révélé que les cas de cancers étaient sensiblement plus nombreux parmi les riverains des grandes artères ! Il ne fait aucun doute qu'avec notre rythme de vie actuel, un jour de calme et d'air pur par mois serait le bienvenu pour l'organisme humain. De même, la substitution de la balade familiale en voiture par une saine promenade à pied serait profitable à chacun. D'ailleurs, les excursions pédestres les plus variées peuvent être combinées avec les transports publics qui sont en mesure d'accepter sans problèmes insurmontables un surplus de trafic dominical.

L'initiative ne supprime pas les libertés. Elle les transfère simplement des automobilistes à l'ensemble des citoyens. Pour une amélioration de la qualité de la vie de l'ensemble de la population, on peut demander un renoncement à une partie de celle-ci.
L'automobile est certainement un élément de notre confort moderne, mais il est temps de prendre conscience de tous ses inconvénients (pollution, accidents, consommation d'une énergie non renouvelable) au moment où, dans notre petit pays, le nombre des voitures approche des deux millions...

Y. Renevey.

Les Bâlois après Kaiseraugst

24 février 1974 : dimanche de votation dans le demi-canton de Bâle-Ville au sujet de la participation financière du canton à la centrale de Gösgen ; refus par 23 280 « non » contre 12 607 « oui ».
12 juin 1977 : vote au sujet de l'initiative cantonale de Bâle-Ville pour la protection de ses habitants contre le nucléaire (initiative anti-atomique); le texte est accepté par 46 633 « oui » contre 14 816 « non ».

Une fois encore, ce prochain week-end du 26 mai, alors que l'attention générale sera polarisée sur les votes nationaux, les Bâlois se prononceront sur l'énergie nucléaire. Dans cette portion de la Suisse cernée par les installations atomiques, les opposants ne désarment pas. Cette fois, ce seront les habitants de Bâle-Campagne qui auront leur mot à dire : leur sera proposé le pendant de l'initiative anti-atomique acceptée par les « citadins bâlois » en juin 1977 ; le texte réclame que « le Grand Conseil mette sur pied une loi obligeant les autorités cantonales à s'opposer par tous les moyens juridiques et politiques à la construction dans le canton ou ses environs de toute installation atomique, que ce soit une centrale nucléaire, une usine de retraitement de combustibles irradiés ou un dépôt de déchets atomiques de haute ou de moyenne radioactivité ».
Pour en arriver à cette consultation le chemin a été pour le moins difficile : en un premier temps, le gouvernement proposait au Grand Conseil de déclarer l'initiative (déposée le 26 mars 1976) non valable ; le dit Grand Conseil nommait alors une commission pour défricher le terrain et il suivait, enfin, en février de cette année, l'avis de cette commission (le Tribunal fédéral, statuant sur un recours déposé à l'encontre de l'initiative anti-atomique de Bâle-Ville, avait donné entre-temps un sérieux coup de pouce aux initiants) en fixant le vote au 26 mai.
L'occupation de Kaiseraugst n'a pas fini de faire des vagues.