

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

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

Heft 450

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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>

J.A. 1000 Lausanne 1
Hebdomadaire romand
N° 450 20 avril 1978
Quinzième année

Rédacteur responsable :
Laurent Bonnard

Le numéro : 1 franc
Abonnement
pour une année : 48 francs,

Administration, rédaction :
1002 Lausanne, case 2612
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1
Tél. 021 / 22 69 10
C.C.P. 10-155 27

Imprimerie Raymond Fawer S.A.

Ont collaboré à ce numéro :
Rudolf Berner
Eric Baier
Claude Bossy
Jean-Daniel Delley

450

Dimanches sans voitures : le rêve et la réalité

On voit déjà se dessiner nettement l'argumentation standard contre l'initiative « Douze dimanches sans véhicules à moteur ».

Premier temps : unanimité à propos des objectifs. Gouvernement, parlement, partis, même le TCS, tous reconnaissent que l'idée des promoteurs de l'initiative est louable (Qui actuellement ne défend pas la protection de l'environnement, la qualité de la vie, les économies d'énergie?). Cet accord parfait est d'autant plus facile à obtenir qu'il n'engage à rien; louer les grands principes, certes, mais sans toucher aux intérêts importants; mieux encore, faire du fric avec les aspirations populaires : la lutte contre la pollution est devenue une affaire juste, la qualité de la vie le dernier attrape-nigaud des publicitaires.

Second temps en deux volets. Les intérêts acquis tout d'abord. Certains secteurs économiques, le tourisme en premier lieu, vivent du trafic motorisé, c'est un fait (Il est intéressant de noter que ceux-là même qui parlent froidement de restructuration économique — fermeture d'entreprises, licenciements, recyclage — se penchent avec sollicitude sur le sort de l'hôtellerie et de la restauration...). D'autre part certaines régions sont peu couvertes par les transports publics, d'où des difficultés possibles pour le déroulement de la vie sociale, c'est un fait également. A croire les opposants à « Douze dimanches sans véhicules à moteur », ce sont là des contraintes insurmontables : nous ne sommes plus libres d'agir à notre guise, ces « lourdeurs » nous obligent en quelque sorte à continuer sur notre lancée ! Fatalité.

Le volet suivant de l'argumentation n'en est que plus paradoxal; en définitive c'est la liberté individuelle qui serait en jeu, cette liberté qu'une fois de plus l'Etat tenterait de limiter. Seule l'attitude

raisonnable et librement consentie de chacun — c'est le Conseil fédéral qui le dit dans la notice explicative envoyée ces jours à tous les citoyens — permettra d'atteindre les objectifs recherchés par l'initiative. Mais alors cette attitude, si elle se généralise, mettra en danger les secteurs économiques précités; ou le Conseil fédéral espère-t-il qu'elle restera marginale? Mais alors les objectifs recherchés ne seront pas atteints... Problème.

Si les autorités jouent les naïfs, les promoteurs de l'initiative eux, ne le sont pas. Ils nous proposent de prendre une décision qui aura certes des effets immédiats et perceptibles, mais dont ils attendent des conséquences plus profondes.

C'est d'une décision à plusieurs niveaux qu'il s'agit. Tout d'abord la possibilité de jouir une fois par mois de son espace immédiat; cette découverte nous l'avons faite en 1973 et nous ne sommes pas prêts de l'oublier.

A plus long terme l'occasion de mettre en évidence le tissu de contraintes que constitue le trafic motorisé développé à l'extrême, à la fois pour ceux qui en font usage et pour ceux qui le subissent.

Bref, il est fort probable que ce dimanche mensuel sans véhicules à moteur aiguise l'appétit des gens et que la pression pour une politique des transports plus raisonnable s'amplifie — normes plus strictes en matière de bruit et de pollution, vitesse réduite, stabilisation du réseau routier, développement des transports publics... — Est-ce de cela qu'ont peur les opposants à l'initiative?

L'acceptation de l'initiative ne représente pas la panacée; elle ne constitue qu'un pas, mais un pas important qui nous permettrait de remettre en question bien des idées reçues, bien des contraintes qui ne sont en fait que des choix au sujet desquels nous croyons n'avoir plus notre mot à dire. Un exemple seulement : la notice officielle se préoccupe du besoin d'évasion des habitants d'immeubles locatifs dans les grandes villes, « l'appel du large » dit-elle; mais ces habitants ont-ils eu la possibilité de s'exprimer sur l'aménagement de

● SUITE ET FIN AU VERSO