

Les canaux de la liberté

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1980)**

Heft 529

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1022227>

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.

1973-1978: au mieux ce fut du surplace

bien à nous de mettre en place une politique suivie et réfléchie qui favorise les transports publics!

POLLUTION: ÇA SE COMPLIQUE

Tout naturellement, glissons maintenant de l'automobile à la pollution. Il faut le dire d'emblée: un tableau un tant soit peu complet des multiples formes de pollution serait vraiment trop long dans ces colonnes. Renvoyons donc le lecteur intéressé au numéro 98, mai 1979, de «L'Observateur de l'OCDE» qui contient de nombreuses informations... utiles.

En bref, les données à notre disposition permettent de constater que si, aux dires des experts, certaines formes de pollution semblent diminuer, il ne s'agit

souvent que des pollutions les plus visibles, les plus faciles à combattre, les moins coûteuses. En revanche, les recherches menées ces dernières années sur les atteintes au milieu naturel ont mis en évidence de nouvelles pollutions ou «formes» de pollution, ainsi que des combinaisons compliquées de pollutions simples.

Guérir semble impossible. Alors, prévenir! Mais qui, dans un système d'économie libérale, peut sérieusement prétendre pouvoir et vouloir prendre les initiatives nécessaires. Personne. Soyons clairs: les discours bien intentionnés servent à masquer une volonté farouche de maintien du «statu quo». S'accrocher à la sacro-sainte «liberté du commerce et de l'industrie» et en même temps mettre un frein sérieux à la pollution engendrée par le trafic automobile? Allons donc!

PERSONNE NE SERA DUPE...

Au total, personne, pensons-nous, ne sera dupe. Se lancer dans un travail tel que celui-ci, fondé sur une

supersoniques sont interdits. Argovie a interdit les bateaux à moteur. Les traîneaux à moteur sont pratiquement inconnus. A Zermatt, aucune route n'est accessible à l'automobile; Arosa impose l'interdiction de circuler la nuit, et dans le centre des villes, des quartiers sont réservés aux piétons. L'appel de nouveaux travailleurs étrangers a été gelé. L'afflux de devises étrangères a été repoussé. Les crédits sont limités, la vente de terrains à des étrangers est interdite. Les lois sur la protection des eaux, l'inspection des fabriques ont une influence sur le procès de production lui-même.

Toutes ces mesures sont cependant prises à la hâte et sous la pression, elles restent sans cohérence. La limite désirable de la croissance n'a pas été clarifiée.

relecture des utopies esquissées par Kappeler il y a seulement sept ans, c'est d'abord se rendre compte que non seulement aucun des projets envisagés n'est en voie de réalisation et ensuite constater qu'au mieux nous faisons de «surplace». Cela bien sûr, sous le signe rassurant de la croissance!

En fait, le sentiment que nous régressons s'impose progressivement, au fur et à mesure de l'actualisation des chiffres et des pourcentages établis en 1972/1973.

... C'EST LA RÉGRESSION

Beat Kappeler parlait dans ses textes des lois qu'il voyait imminentes, comme celle touchant à l'aménagement du territoire, celle portant sur la protection du milieu naturel. Début 1973, il pouvait en effet (presque) légitimement penser qu'«il en sortirait quelque chose», comme on dit, que l'une ou l'autre de ces législations pourrait servir à modeler l'avenir, à nous détourner d'une «croissance mortelle».

Que dire, début 1980? A supposer que le premier projet de loi sur l'aménagement du territoire ait pu déboucher sur des normes concrètes, on sait que le texte finalement adopté ne modifiera que peu la situation actuelle. Pourquoi se presser, d'ailleurs? Dans quelques années, il ne sera plus nécessaire d'«aménager» un territoire qui aura été tout occupé! Quant à la loi sur la protection du milieu naturel, qui «sort» avec sept ans de retard, nous ne pouvons que lui souhaiter tous nos vœux (c'est de saison)... devant les Chambres fédérales.

Au sens propre, nous n'avons pas régressé puisque nous avons poursuivi sur le même chemin. C'est donc en regard des utopies que nous avons régressé. Il n'empêche: le bilan est là. Rien de ce que Kappeler dessinait comme un avenir meilleur n'est réalisé, ni même esquissé; et tout ce qu'il tenait pour néfaste et dommageable s'est produit, continue de se produire.

Les canaux de la liberté

La Suisse a fait l'expérience d'une série de renoncements ou de limitations de la croissance qui sont dues à la petitesse des choses.

Depuis 1902, le domaine forestier est protégé, un peu partout des collines doivent être reboisées (résultat: un quart de la Suisse est couvert de forêts). La chasse et la pêche sont contrôlées par l'octroi de permis, lesquels sont hélas souvent rationnés par des prix élevés plutôt que par la preuve du «besoin». De nombreuses régions protégées, au nombre desquelles le «Parc National» ont été épargnées. De plus en plus de communes limitent le droit de construire par des plans de zone. Les vols de nuit et les vitesses