

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1978)
Heft: 450

Titelseiten

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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

Domaine public

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