

VOTATION POPULAIRE DU 28 MAI 1978

COMITE ROMAND
CONTRE L'INITIATIVE
DES DOUZE DIMANCHES SANS VOITURES

ARGUMENTS

1. LE BON SENS NE PEUT ETRE REGLEMENTE PAR L'ETAT.

- 1.1 Le but de l'initiative dite "de Berthoud" est, en définitive, qu'il soit fait un usage raisonnable des véhicules à moteur privés. Cet usage apparaît comme raisonnable dans la mesure où il permet à l'homme de se réaliser pleinement, de mettre à profit le plus librement possible ses dons et ses capacités. Mais bien des personnes n'auraient pas la possibilité, sans le secours du véhicule privé, de nouer et d'entretenir des contacts sociaux, ou de s'évader dans la nature à la recherche d'une détente aussi bien bien physique que psychique.
- 1.2 Il s'agit donc de savoir de quelle manière le véhicule à moteur privé sera utilisé le dimanche, dans quel but et dans quelle mesure. Or, il n'est certes pas du ressort de l'Etat de nous imposer des buts "raisonnables". Et l'Etat n'est pas davantage à même, sans un appareil compliqué et coûteux, de contrôler la mesure "raisonnable" de l'utilisation d'un véhicule.
- 1.3 Ce que veut l'initiative, c'est que l'Etat nous interdise, 12 jours par année, de décider librement si oui ou non nous voulons faire usage de notre véhicule à moteur privé. Il s'agit là d'une ingérence difficilement acceptable dans nos libertés individuelles, d'autant que cette ingérence ne saurait être légitimée par un réel intérêt supérieur.
- 1.4 Par ailleurs, rappelons que le propriétaire d'un véhicule à moteur privé ne dispose généralement que du dimanche, justement, pour choisir librement l'usage qu'il entend faire de son véhicule.

- 1.5 L'initiative n'atteint donc pas son but et l'interdiction qu'elle préconise n'est pas justifiée, car elle concerne également l'usage absolument raisonnable et mesuré qu'en font - la chose est prouvée - une très grande majorité de détenteurs de véhicules.
- 1.6 Il est vrai que les auteurs de l'initiative désirent bénéficier de dimanches tranquilles. Prétendre que l'on souffre ces jours là d'un manque généralisé de tranquillité serait pourtant aussi faux que d'assurer que la plupart des gens font un usage immodéré de leur véhicule à moteur. Le trafic dominical a bien souvent précisément pour but de s'éloigner des centres bruyants pour gagner des zones de tranquillité. De toute manière, les grandes artères de transit ne seraient certainement pas choisies par les promeneurs avides de détente, même en cas d'interdiction dominicale de circuler.
- 1.7 L'initiative "de Berthoud" vise à provoquer une intervention de l'Etat contraire au principe du droit de libre disposition auquel aspire chaque citoyen de ce pays.

2. LA SUISSE A-T-ELLE INTERET A FAIRE CAVALIER SEUL ?
- 2.1 Il n'existe pas de pays qui soit, autant que le nôtre, dépendant de contacts étroits avec les pays qui l'entourent. Ne l'oublions jamais: sa situation géographique fait de la Suisse un pays continental. Or, à côté de l'industrie d'exportation et du secteur des services, le tourisme constitue un des piliers de notre économie.
- 2.2 On pourrait croire que les tendances au repliement sur soi qui existent déjà en Suisse ne suffisent pas aux yeux de certains. Ils appellent de leurs vœux un isolationnisme encore plus poussé, même dans des domaines qui n'étaient jusqu'ici pas touchés.
- 2.3 Affirmant notre tendance au singularisme, les "12 dimanches sans véhicules à moteur" renforceraient encore notre "insularisme": 12 dimanches par an, notre pays fermerait tout simplement ses portes !
- 2.4 Dans les desseins des auteurs de l'initiative, on semble distinguer très nettement la vieille tendance helvétique à vouloir être "meilleurs que les autres". Or, il s'agit là d'un irréalisme confédéral qui confine à un certain sentiment de supériorité que, de plus en plus, l'étranger a de la peine à comprendre et à accepter....
- 2.5 Chacun doit en être bien conscient, la célèbre formule "y en a point comme nous" n'est pas un article d'exportation: elle indispose plus qu'elle n'attire les sympathies.

3. QUEL USAGE FAIT-ON LE DIMANCHE D'UN VEHICULE A MOTEUR ?
UN SYSTEME COERCITIF SERAIT LA PLUS MAUVAISE SOLUTION !

- 3.1 Les données recueillies par la commission fédérale de la conception globale des transports ont révélé que le Suisse est en général fort raisonnable et qu'il fait aussi un usage raisonnable de sa voiture.
- 3.2 Quatre pour cent seulement des automobilistes utilisent leur voiture le dimanche, dans le seul but de rouler ! 51%, soit plus de la moitié, l'utilisent pour rendre visite à des parents ou amis, maintenant ainsi vivaces les contacts sociaux.
- 3.3 Il ressort d'une enquête faite en Suisse romande par l'Université de Genève, en octobre 1976, que 23% des détenteurs de véhicules à moteur effectuent le dimanche, moins de 10 km, 32% entre 10 et 50 km et seulement 9% plus de 50 km. Les 36% restants n'utilisent pas du tout leur voiture ou alors seulement pour de courts déplacements dans leur quartier de résidence.
- 3.4 On ne saurait assez souligner, dans ce contexte, les bienfaits des relations sociales. Contrairement aux affirmations des auteurs de l'initiative, la mobilité que permet le véhicule à moteur n'est qu'exceptionnellement préjudiciable, mais généralement, au contraire, d'une très grande utilité sociale.
- 3.5 Il est incontestable que notre pays tire de la mobilité de ses citoyens beaucoup plus d'avantages que de désavantages, et cela non seulement économiquement, mais surtout aussi au point de vue humain, social et culturel.

- 3.6 Une certaine répartition du trafic dominical est due déjà à des facteurs individuels. La statistique révèle, en effet, que 82% des ménages qui effectuent des excursions dominicales ne le font en moyenne qu'un dimanche sur trois. Chacun bénéficie donc déjà de deux à trois "dimanches sans voiture" par mois, mais à cette différence près qu'il détermine lui-même lesquels, ne serait-ce qu'en fonction du temps qu'il fait....
- 3.7 Si donc, comme le demande l'initiative, un article constitutionnel fixait un dimanche déterminé chaque mois comme "dimanche sans voiture", on ne ferait que répartir le trafic sur les autres dimanches. Dans la plupart des cas, en effet, l'automobiliste ne renoncerait pas à son voyage, mais ne ferait que de le renvoyer à un autre dimanche. Nous aurions ainsi un dimanche sans véhicule suivi de trois dimanches à trafic extrême, voire surchargé. Une répartition au gré de chacun est sans aucun doute préférable.
- 3.8 L'automobile est, durant les fins de semaine, le moyen de transport présentant le taux d'occupation le plus rationnel, soit plus de trois personnes en moyenne, ou le double des jours ouvrables. Les chemins de fer sont d'ailleurs, eux aussi, loin d'être sous-occupés en fin de semaine, atteignant des taux d'occupation jusqu'à 4 fois plus élevés que durant les jours ouvrables.
- 3.9 Grâce à son taux d'occupation favorable, l'automobile est le moyen de transport le moins onéreux en fin de semaine, car les frais fixes sont ainsi plus bas par personne que durant les jours ouvrables. Il est vrai que les chemins de fer accordent, eux aussi, des réductions pour familles ou groupes. Au contraire de l'automobile, on est toutefois lié à un horaire, on doit transporter ses bagages, on change de train et l'on perd parfois beaucoup de temps en attentes de correspondances. Tout cela est encore plus désagréable en cas de trafic intense.

- 3.10 Les chemins de fer sont conçus pour le transport de quantités importantes sur de grandes distances et en vue d'une exploitation régulière. Il serait peu raisonnable d'interdire l'utilisation de véhicules à moteur et de doter en revanche les chemins de fer en matériel roulant et en personnel afin qu'ils soient à même de répondre aux besoins du trafic de pointe des dimanches sans automobile. Seule a un sens la meilleure offre possible tenant compte, en fin de semaine, du matériel roulant et du personnel effectivement disponible.
- 3.11 La proposition d'instituer 12 dimanches sans véhicules à moteur n'est en fait qu'une figure de rhétorique, bien incapable de résoudre quelque problème que ce soit, notamment à longue échéance. Toute solution qui s'écarte du droit de libre disposition de chaque citoyen pour lui substituer un régime de coercition étatique est appelée à receler plus de désavantages que d'avantages.

4. LES REPERCUSSIONS SUR L'INDUSTRIE TOURISTIQUE

- 4.1 Quant aux affirmations des auteurs de l'initiative, selon lesquelles 12 dimanches par an sans voitures n'auraient qu'une répercussion négligeable sur le chiffre d'affaires et la rentabilité dans la branche de l'hôtellerie et de la restauration, elles sont démenties de façon éclatante par une enquête faite à la suite des trois dimanches sans voitures de 1973, qui intervenaient pourtant en "morte-saison", à une période - novembre - qui n'incite guère à la promenade.
- 4.2 L'hôtellerie et la restauration ont relativement bien passé le cap de la récession, mais cette branche d'activité a actuellement de la peine à maintenir un taux de rentabilité suffisant, notamment en raison de la situation monétaire et de l'âpre concurrence qui en résulte.
- 4.3 L'enquête mentionnée plus haut a fait ressortir entre autres que:
- les restaurants situés à proximité d'une gare ont été les grands bénéficiaires des dimanches sans voitures (chiffre d'affaires augmenté de 30% et jusqu'à 80%).
 - les restaurants de ville ont subi de sérieuses pertes du fait de l'absence de véhicules.
 - la perte moyenne de chiffre d'affaires dans les localités de moins de 10'000 habitants sans "caractère touristique" a été de 37%. Deux entreprises sur cinq ont même signalé des chutes de chiffre d'affaires de 60% jusqu'à 90%.
 - les restaurants situés dans des localités de moins de 10'000 habitants, mais à "caractère touristique" ont subi une perte de chiffre d'affaires de 55%.

- les restaurants du type "but d'excursion", à la campagne, ont vu leur chiffre de ventes réduit de 75%.

- 4.4 La Suisse dispose, pour des excursions et des voyages d'une certaine longueur, d'un parc d'environ 2'000 autocars offrant en tout 80'000 places en chiffre rond. Or le chiffre d'affaires représenté par les courses dominicales de ces véhicules est de l'ordre de 80% du chiffre d'affaire total. En cas d'acceptation de l'initiative, les entreprises d'autocars privées subiraient une perte de chiffre d'affaires annuelle allant de 5% jusqu'à 20%.
- 4.5 Les moyens de transport touristique spéciaux, au bénéfice d'une concession fédérale (chemins de fer à crémaillère, funiculaires, téléphériques), réalisent en moyenne 75% de leur taux d'occupation et 70% de leur chiffre d'affaires durant la saison d'hiver. Quant aux 1000 entreprises de remontées mécaniques, leurs recettes résultent pratiquement à 100% du tourisme hivernal.
- 4.6 Le dimanche est, dans nos préalpes comme dans les nombreuses stations alpines, le jour de la semaine où l'affluence est plus forte et, par voie de conséquence, il est aussi le plus lucratif. L'affluence est, dans la règle, le double, voire un multiple, le dimanche, de ce qu'elle est les jours ouvrables. On a coutume de dire que, dans le "trou de janvier", les dimanches sauvent le mois !
- 4.7 Il convient également de songer au fait que de nombreux points de départ de moyens de transport de montagne ne peuvent pratiquement être atteints qu'à l'aide de véhicules privés parce qu'ils sont situés trop loin du prochain raccordement à une ligne de transports publics. La mise sur pied d'un service d'autobus de liaison, un dimanche par mois serait une hérésie du point de vue rentabilité.

- 4.8 L'initiative porte un grave préjudice à la renommée de notre pays comme pays de séjour et de voyage. Son acceptation constituerait un retour en arrière, lourd de conséquences, vers des temps révolus de contrôle et de réglementation à outrance des possibilités de déplacement.
- 4.9 Le refoulement d'automobilistes à la frontière, lui aussi, porterait un préjudice incalculable à la réputation de la Suisse et anihilerait du même coup tous les efforts publicitaires coûteux entrepris à l'étranger par les organes responsables de notre industrie touristique. Les décisions en matière de politique des transports ne doivent pas être prises sous l'aspect national seulement, mais elles doivent tenir compte d'aspects et d'intérêts internationaux.
- 4.10 Le libre déplacement de personnes de part et d'autre des frontières est également un des éléments qui permettent aux nations de mieux se connaître et de vivre côte à côte dans un esprit tolérant et pacifique.

5. LES REGIONS EXCENTRIQUES DEFAVORISEES !

- 5.1 Nombre d'habitants de régions reculées et de montagne, avec leurs nombreuses fermes isolées, sont de nos jours tributaires de véhicules à moteur privés.
- 5.2 Toutes ces personnes, mais particulièrement les gens âgés ou souffrant de déficience de la motricité, seraient privées de leur liberté de mouvement par l'interdiction projetée qui accroîtrait encore leur isolement.
- 5.3 Le fossé tant décrié entre la ville et la campagne se creuserait encore davantage, ce qui n'est certes pas désirable du point de vue de la politique intérieure de notre Etat. Pour les jeunes, l'attrait qu'exercent les villes et leurs possibilités de distractions n'en serait que renforcé....
- 5.4 De nombreuses régions sont devenues des buts très fréquentés de promenade, de repos et de séjour de week-end pour les citadins: un type de tourisme qui procure, lui aussi, aux agriculteurs de l'endroit du travail et un revenu complémentaire fort bien venu, voire même - souvent - indispensable.
- 5.5 Les efforts faits en faveur du développement économique général des zones de montagne serait remis en question si l'on s'avisait, par le truchement de 12 dimanches sans automobiles, de mettre un frein aux déplacements touristiques.
- 5.6 Cela serait d'autant plus regrettable que plus de 50% des nuitées enregistrées par l'hôtellerie suisse concernent précisément les régions de montagne.

6. UNE INJUSTICE SOCIALE

- 6.1 L'interdiction de circuler le dimanche constituerait une injustice à l'égard de certaines couches sociales de la population.
- 6.2 Le "besoin d'évasion" de la population est fortement conditionné par l'habitat. Ce "besoin" est notamment beaucoup plus grand chez les habitants de grands blocs immobiliers que chez les propriétaires de villas dans les zones périphériques.
- 6.3 Il est établi que les habitants de grands complexes font environ 30% de promenades et excursions de plus que les occupants de maisons individuelles.
- 6.4 Les couches aisées de la population, susceptibles de passer les fins de semaine à l'hôtel ou dans des résidences secondaires, seraient favorisées.
- 6.5 Elles auraient la possibilité d'effectuer leurs déplacements en automobile avant et après l'interdiction et ne seraient donc pratiquement pas touchées par l'introduction des "12 dimanches sans voitures".
- 6.6 Une interdiction de circuler le dimanche constituerait donc à n'en douter une mesure antisociale

7. L'ORGANISATION DE MANIFESTATIONS RENDUE DIFFICILE

- 7.1 Les manifestations culturelles, sportives ou autres ne peuvent se dérouler que si les participants et les spectateurs sont en mesure de gagner les lieux dans des délais et à un coût acceptables.
- 7.2 Cela ne serait possible, les dimanches d'interdiction, que dans les centres urbains. Dans les zones rurales par contre, où les transports publics sont insuffisants, ou même inexistants, de telles manifestations seraient irréalisables.
- 7.3 Des manifestations internationales, dont les calendriers sont fréquemment fixés par des organismes internationaux, ne pourraient plus se dérouler en Suisse dans le cas où elles tomberaient sur le second dimanche d'un mois.