

Repercussions de «12dimanches sans voitures» sur l'économie touristique suisse

Rapport complémentaire au message du conseil fédéral du 25 mai 1977
concernant l'initiative populaire «pour 12 dimanches par année sans
véhicules à moteur ni avions»

AUTEUR:
FEDERATION SUISSE DU TOURISME (FST)

Berne, septembre 1977

TABLE DES MATIERES

	<u>Page</u>
1. RAISON ET STRUCTURE DE CE RAPPORT COMPLEMENTAIRE	2
1.1 Raison	2
1.2 Structure	2
2. DE L'IMPORTANCE DU TOURISME POUR L'ECONOMIE NATIONALE SUISSE	3
2.1 Politique de devises	3
2.2 Politique d'emploi et de revenus	3
2.3 Politique régionale	4
2.4 Politique sociale	4
3. AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE "L'INITIATIVE DE BERTHOUD" DANS L'OPTIQUE DU TOURISME	6
3.1 Appréciation des avantages	6
3.11 Meilleure protection de l'environnement	6
3.12 Economie d'énergie	7
3.13 Réduction du nombre des accidents	7
3.14 Stimulation des transports publics	7
3.15 Amélioration de la qualité de la vie	8
3.16 Diminution des risques pour les usagers de la route non motorisés	9
3.17 Attraction touristique	9
3.2 Appréciation des inconvénients	9
3.21 Atteinte aux libertés individuelles	9
3.22 Préjudice causé aux habitants des régions éloignées	10
3.23 Préjudice économique causé aux régions éloignées	10
3.24 Préjudice causé à certains secteurs de l'économie	12
3.241 Généralités	12
3.242 Industrie hôtelière	12
3.243 Moyens de transport touristiques	16
3.244 Entreprises d'autocars	20
3.25 Préjudice causé à certaines couches de la population	20
3.26 Difficultés d'organiser certaines manifestations	21
3.27 Préjudice causé à la réputation de la Suisse, pays de tourisme et de liberté	21
3.28 Risque de mesures de rétorsion de la part des Etats voisins en cas de fermeture des routes de transit suisses	22
4. RESUME ET APPRECIATION GENERALE	23

1. RAISON ET STRUCTURE DE CE RAPPORT COMPLEMENTAIRE

1.1 Raison

Dans son message concernant l'initiative populaire "pour 12 dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions", du 25 mai 1977, le Conseil fédéral a expressément relevé l'importance considérable du tourisme pour notre pays et a mentionné en particulier que

- le tourisme constituait l'un des piliers de notre économie
- l'acceptation de l'initiative causerait de graves préjudices au secteur du tourisme et à l'ensemble de notre économie.

Si nous avons rédigé ce rapport complémentaire au message du Conseil fédéral, c'est parce que tous les milieux touristiques craignent que de très nombreux citoyens ne saisissent pas la véritable portée des répercussions de l'initiative - qui peut, à première vue, paraître séduisante. C'est pourquoi nous nous proposons de montrer la situation de l'économie touristique spécialement touchée par l'initiative, d'examiner en connaissance de cause et dans l'optique touristique ses avantages et ses inconvénients, autant que possible avec chiffres à l'appui.

Ce rapport est appuyé sans réserve par toutes les organisations représentatives de l'économie et de la politique touristiques, à savoir: la Fédération suisse du tourisme, l'Office national suisse du tourisme, la Société suisse des hôteliers, la Fédération suisse des cafetiers, restaurateurs et hôteliers, l'Association suisse des directeurs d'office de tourisme, le Touring-Club de Suisse, l'Automobile-Club de Suisse, l'Association suisse des entreprises de transport à câbles, la Fédération routière suisse.

Tous espèrent que les arguments développés dans la présente documentation aideront les politiciens et les citoyens de notre pays à prendre plus facilement leur décision.

1.2 Structure

Dans un premier chapitre, nous montrerons en raccourci l'importance du tourisme pour l'économie nationale suisse. Quant au principal chapitre suivant, il est consacré à la mise en relief détaillée des avantages et des inconvénients de l'initiative pour l'économie et la politique touristiques. Nous avons suivi pour cela la systématique adoptée dans le message du Conseil fédéral et reproduit (sous forme de textes sans interligne) les passages importants du point de vue touristique, en les faisant suivre de remarques complémentaires. L'on peut ainsi lire et comprendre ce rapport sans se référer constamment au message.

Le présent rapport se limite surtout à l'élément de l'initiative dont les répercussions sont les plus graves, à savoir l'interdiction pour les automobiles de circuler le dimanche et, pour plus de simplicité, nous employons l'expression "12 dimanches sans voitures" au lieu du texte original "12 dimanches sans véhicules à moteur ni avions".

2. DE L'IMPORTANCE DU TOURISME POUR L'ECONOMIE NATIONALE SUISSE

Pays pauvre en matières premières, la Suisse se voit contrainte d'utiliser au mieux touristiquement la seule matière première dont elle dispose: ses paysages. Le tourisme est, pour l'essentiel, sur notre pays les effets suivants:

2.1 Politique de devises

Les dépenses des touristes étrangers (recettes en devises) en Suisse ont atteint, en 1976 quelque 5,4 milliards de francs (1970: 3,9 milliards de francs). Cette "valeur d'exportation" place le tourisme au troisième rang des cinq plus importantes industries d'exportations suisses, soit après l'industrie des machines et l'industrie chimique, mais avant l'industrie horlogère et celle des textiles. De leur côté, les touristes suisses ont dépensé, en 1976, environ 3 milliards de francs pour des voyages à l'étranger (1970: 1,8 milliard de francs). La juxtaposition des recettes et des dépenses de touristes ayant franchi nos frontières permet donc de constater, en 1976, un solde actif de la balance des paiements touristiques de 2,4 milliards de francs, qui ont contribué d'une façon déterminante à la balance commerciale positive de la Suisse. Le solde actif s'est continuellement accru depuis 1973 et n'a diminué que d'une manière insignifiante au cours de la période de recession. Indépendamment des touristes franchissant nos frontières, le tourisme indigène a pris une importance croissante: nos compatriotes n'ont-ils pas consacré, en 1976, près de 3,5 milliards de francs à des séjours de vacances dans leur propre pays

Calculées par tête de population de résidence, les recettes en devises provenant du tourisme étranger en Suisse représentent 850 francs, ce qui place notre pays immédiatement après l'Autriche (860 francs par habitant), en tête du classement mondial des plus importants pays touristiques. A titre de comparaison, rappelons que les valeurs correspondantes sont de 140 francs pour la France et 100 francs pour l'Allemagne, qui sont également nos voisins. De leur côté, les Suisses voyagent beaucoup, puisque nos compatriotes ont dépensé, en 1976, environ 470 francs par tête de population pour des voyages à l'étranger (300 francs en 1970). La Suisse peut ainsi être considérée comme un des pays les plus intensivement touristiques.

2.2 Politique d'emploi et de revenus

A elle seule, l'industrie hôtelière procure du travail et des gains à quelque 160'000 personnes, ce qui représente environ le 6 % des travailleurs occupés dans l'économie suisse. Venant après l'industrie du bâtiment, l'industrie des machines, le commerce de détail et l'industrie des métaux, l'hôtellerie et la restauration comptent parmi les plus importants employeurs de notre pays. Si l'on compte les personnes occupées indirectement

tement par le tourisme (commerce de détail, industrie du bâtiment régionale et locale dans les régions de montagne, etc.), l'on atteint le chiffre respectable de 240'000 personnes.

Le chiffre d'affaires annuel du tourisme suisse est estimé de 10 à 15 milliards de francs, y compris les dépenses faites par nos compatriotes pour des séjours de vacances au pays et les sommes encaissées par les entreprises de transport et les agences de voyages.

2.3 Politique régionale

Le tourisme contribue dans une assez large mesure à la réalisation de l'un des buts de la politique régionale, à savoir un meilleur équilibre entre les régions économiques fortement et faiblement développées. En effet, plus de 60 % du total des nuitées sont enregistrées dans les régions des Préalpes et des Alpes, en général moins favorisées. En hiver, le tourisme se concentre encore plus nettement sur les régions de montagne. L'on peut dire aujourd'hui sans exagérer que les sports d'hiver sont devenus le véritable moteur du développement touristique dans nos régions de montagne. Sans la popularité dont jouissent les sports d'hiver - nous pensons spécialement au ski alpin - sans les installations de transport touristiques (téléphériques, remonte-pentes, etc.), ou sans l'accroissement du nombre des commerçants et des artisans, de nombreuses communes de régions de montagne dormiraient d'un profond sommeil d'hiver et auraient continué à se dépeupler. Grâce au développement du tourisme, la disparité économique existant encore entre les régions de montagne et les agglomérations industrielles a cependant notablement diminué. Des expressions telles que "Les sports d'hiver - de l'or blanc pour notre économie" sont devenues autre chose que de simples slogans !

Le tourisme fournit du travail et des gains à de nombreuses vallées de montagne et permet de lutter avec succès contre le dépeuplement. A côté de l'agriculture, il constitue souvent la seule source de revenus. L'agriculture de montagne - si typiquement suisse, mais si peu rentable - est une attraction touristique de premier ordre qui ne peut toutefois être maintenue que parce que le tourisme procure aux agriculteurs des possibilités de gain supplémentaires.

2.4 Politique sociale

Outre sa fonction économique, le tourisme remplit aujourd'hui une fonction sociale. L'on a remarqué depuis longtemps que, pour certains, le délassément que provoque un changement de lieu représente bien plus qu'une simple consommation de prestations touristiques et de service. L'équipement touristique de la Suisse permet à la population résidente et à de nombreux touristes étrangers de s'offrir un véritable dépassement et de se régéné-

rer physiquement et intellectuellement pendant leurs loisirs ou leurs vacances. Les installations touristiques sont des lieux de rencontre, de contact et de discussion entre personnes de différentes classes sociales.

La participation au tourisme n'est plus réservée, comme autrefois, à une petite "élite". La démocratisation des vacances et des voyages fait que la majorité de la population peut jouir de ce plaisir. Le 70 % environ de nos compatriotes font, au cours d'une année un voyage de vacances qui dure quatre nuitées ou plus. 60 % de ces voyages ont pour but des stations ou localités suisses et 40 % conduisent leurs participants à l'étranger. A côté des déplacements de vacances, 82 % des ménages suisses font des excursions et sont "en route", en moyenne, un week-end sur trois.

3. AVANTAGES ET INCONVENIENTS DE "L'INITIATIVE DE BERTHOUD" DANS L'OPTIQUE DU TOURISME (Commentaires complémentaires du "Message")

3.1 Appréciation des avantages

3.1.1 Meilleure protection de l'environnement

"L'usage de véhicules et d'avions à moteur de toute sorte s'accompagne de nuisances. Une part importante des atteintes portées à l'environnement est imputable aux moyens de transport routiers. En conséquence, une diminution massive du trafic durant les dimanches envisagés permettrait de réduire les nuisances causées par les substances polluantes et le bruit émis par les véhicules à moteur."

"La circulation est la principale source de bruit. En instituant les interdictions de circuler que les auteurs de l'initiative préconisent d'appliquer aux véhicules automobiles, on pourrait sensiblement réduire le bruit de la circulation certains dimanches, résultat que les habitants des immeubles situés à proximité des routes qui connaissent un fort trafic nocturne et dominical apprécieraient sans aucun doute. Les expériences faites en 1973, lors des trois dimanches sans voitures, ont toutefois montré que de nombreux détenteurs de véhicules ne renonçaient pas pour autant aux excursions de fin de semaine, mais en différeraient simplement la date."

"En raison des exceptions qu'il faudrait nécessairement accorder et du décalage du trafic qui ne manquerait pas de se produire, les douze dimanches sans voitures n'entraîneraient qu'une réduction insignifiante de la pollution causée en une année par les gaz d'échappement. Selon les estimations de l'Office fédéral de la protection de l'environnement, l'abaissement de la concentration de substances polluantes dans l'air serait minime et, partant, presque insignifiant du point de vue médical et écologique."

L'introduction de douze dimanches sans voitures entraînerait inévitablement pour les restaurants situés à la campagne et les moyens de transport touristiques spéciaux des diminutions de rendement économiquement et commercialement insupportables. Le recul du nombre des emplois, ainsi que des recettes aurait en outre pour conséquence une diminution des rentrées d'impôt, surtout de la part des personnes physiques et des propriétaires d'entreprises, cette diminution pourrait causer de graves difficultés financières à de nombreuses communes de montagne et, en particulier les empêcher d'accomplir leurs tâches écologiques (protection des eaux, évacuation des ordures, etc.). Or ce sont précisément les tâches que, de tous côtés, l'on qualifie de spécialement urgentes. Ainsi, l'interdiction de circuler le dimanche, qui devrait assurer une meilleure protection de l'environnement, non seulement ne contribuerait guère à atteindre ce but, mais, en entraînant des pertes financières pour de nombreuses communes rurales, augmenterait les difficultés qu'elles éprouvent à procéder, dans la mesure désirable, aux investissements nécessaires à la protection de l'environnement. Le manque de ressources pourrait même les empêcher de faire simplement leur devoir dans ce domaine. L'on aboutirait alors à la situation absolument grotesque d'une protection de l'environnement mise en question par une mesure de protection de l'environnement.

L'environnement (la flore, la faune et les eaux surtout) ne pourrait se régénérer et supporter la charge élevée par unité de surface due à la petitesse de la Suisse, que si cette charge peut être répartie également sur l'ensemble du pays. Une interdiction de circuler en voiture ne ferait que diriger l'afflux des excursionnistes sur quelques rares endroits pour lesquels la surcharge serait intolérable.

3.1.2 Economie d'énergie

"Selon les données fournies par l'Office fédéral de l'économie énergétique (Bulletin de l'Association suisse des électriciens et de l'Union des centrales suisses d'électricité, no 23, 1976), les moyens de transport consomment en Suisse 25 pour cent de l'énergie, le reste étant partagé entre l'industrie (env. 25 %) et les ménages, y compris l'artisanat et l'agriculture (env. 50 %). Près de 32 pour cent des combustibles et carburants liquides consommés en Suisse, en 1975, l'ont été par des véhicules à moteur."

"Etant donné qu'il faudrait délivrer des autorisations spéciales et qu'un nombre considérable d'excursions dominicales interdites seraient différées, la diminution de la consommation finale d'énergie en Suisse serait nettement inférieure à 0,5 pour cent, quand bien même l'on interdirait la circulation des véhicules à moteur et les vols d'aéronefs à moteur douze dimanches par année."

3.1.3 Réduction du nombre des accidents

"Comme il faudrait escompter un ajournement des courses qui ne pourraient être effectuées les douze dimanches sans voitures, on enregistrerait, pendant les heures qui précèdent et qui suivent immédiatement les périodes d'interdiction, et surtout les dimanches sans restriction de circulation, un trafic plus intense et, parfois, des pointes accentuant les risques d'accidents. C'est pourquoi il ne serait pas exclu que l'on ne constatât aucune diminution du nombre des accidents."

3.1.4 Stimulation des transports publics

L'utilisation accrue des transports publics espérée par les auteurs de l'initiative est économiquement souhaitable. Elle aurait les effets positifs en premier lieu pour les entreprises de transport urbaines, ainsi que pour les entreprises de bus et de chemin de fer desservant les régions proches d'agglomération ou de contrées à forte densité de population. En revanche, les habitants de régions rurales seraient très désavantagés, en raison de l'insuffisance des raccordements par les transports publics.

"Il est impossible d'évaluer dans quelle proportion le nombre des usagers des transports publics augmenterait si l'on interdisait la circulation un dimanche par mois. Dans certaines entreprises qui, de toute manière, connaissent de grandes variations saisonnières de la demande, l'augmentation du nombre des usagers, que l'on enregistrerait les dimanches sans voitures, risquerait de dépasser les capacités de transport. En 1973, toutes les entreprises ont pourtant été en mesure de fournir les prestations supplémentaires demandées avec le personnel et les véhicules dont elles disposaient. Il convient cependant de tenir compte du fait que les trois dimanches en question avaient été fixés durant une saison où le trafic est de toute façon relativement faible. Des augmentations répétées de la demande, les dimanches sans voitures, pourraient, le cas échéant, amener des entre-

prises à acquérir du matériel roulant supplémentaire qui ne serait pas utilisé à pleine capacité les autres jours."

Il ne faut pas s'attendre que l'introduction de douze dimanches sans voitures provoque un passage général des autos privées aux transports publics et cela pour les raisons suivantes:

- Les autos privées assurent une mobilité et une indépendance optimales. C'est d'ailleurs pourquoi celles-ci - avec une part moyenne d'environ 70 % - représentent la principale forme de transport du tourisme de vacances, ainsi que du trafic d'excursion et de week-end. En fin de compte, le tourisme moderne serait inconcevable sans les transports privés et c'est la raison pour laquelle, dans le tourisme, il ne saurait être question de substituer les transports publics aux transports privés.
- En moyenne, la population suisse fait actuellement des excursions un week-end sur trois. Au lieu d'une utilisation accrue des transports publics, il est probable que l'on assisterait à un ajournement des excursions aux dimanches où la circulation des voitures privées serait autorisée.
- Il ne faut pas oublier non plus que de nombreux buts d'excursion ne sont pas ou sont difficilement accessibles avec les transports publics.

3.15 Amélioration de la qualité de la vie

"Fixer des jours sans voitures et sans avions serait un moyen d'amener les gens à se tourner vers des valeurs qui leur apporteraient un réel enrichissement intérieur. Une telle mesure aurait des effets positifs si elle contribuait à donner un nouvel essor aux activités des communautés villageoises ou des quartiers ainsi qu'à resserrer les liens familiaux. Il serait également réjouissant qu'elle puisse amener les hommes à rechercher davantage le dialogue avec leurs semblables ou à redonner au repos dominical le sens qu'il avait à l'origine, ce qui leur permettrait de mieux se remettre du stress de la vie quotidienne."

L'interdiction de véhicules à moteur privés pendant douze dimanches constituerait une amélioration de la qualité de la vie de certaines catégories de population, en particulier des habitants de maisons ou appartement bordant des routes à forte circulation. En revanche, les classes de population qui bénéficient de conditions d'habitation privilégiées (maison familiale, propre jardin, "atmosphère campagnarde", etc.) et qui, par conséquent, ne sont pas obligées de se déplacer pour leur délasserment de fin de semaine, ne seront guère touchée par l'interdiction de circuler le dimanche. Les habitants de grands immeubles et de quartiers populeux ont, au contraire, en raison de leur mauvaise qualité d'habitation, un besoin spécialement fort de dépaysement. Et, comme nous venons de le dire, l'usage de voitures privées est, pour la plupart des gens, la condition même de ces déplacements. Mais il est une autre condition à remplir pour pouvoir parler de la qualité de la vie, c'est de disposer d'un revenu suffisant. Or l'initiative réduit les possibilités d'occu-

pation et de gain de certaines classes de population et nuit à leur qualité de la vie.

En d'autres termes, l'interdiction de circuler le dimanche avantage les couches de population aisées et désavantage les "économiquement faibles". Alors: pour qui la qualité de la vie ?

3.16 Diminution des risques pour les usagers de la route non motorisés

"L'accroissement considérable du trafic automobile a gravement compromis la sécurité des piétons et des cyclistes notamment. Les dimanches où la circulation des véhicules à moteur privés serait interdite, ces usagers de la route pourraient emprunter le réseau routier qui leur est accessible en courant bien moins de risques d'accidents. Les piétons et les cyclistes ne seraient plus obligés de partir à la recherche d'endroits retirés, à faible trafic, pour effectuer leur excursion dominicale dans le calme et à l'abri des dangers."

3.17 Attraction touristique

De l'avis des auteurs de l'initiative, l'introduction de douze dimanches sans voitures constituerait une attraction touristique dans notre pays. Pourtant la mobilité que donnent les voitures privées est précisément un des facteurs importants du tourisme. Toute restriction de cette mobilité ne pourrait avoir que des effets négatifs qui ne sauraient être compensés par l'attrait que des routes sans moteur représente pour un nombre relativement faible de cyclistes et d'amateurs de randonnées. Une mesure qui met en jeu les principales formes du tourisme constitue plus une "illusion" qu'une attraction.

3.2 Appréciation des inconvénients

3.21 Atteinte aux libertés individuelles

"Interdire toute circulation privée au moyen de véhicules et d'avions à moteur (y compris celle des véhicules à moteur auxiliaire) constitue une grave atteinte aux libertés individuelles de nombreux citoyens. La politique suisse en matière de transports se fonde sur le principe du libre choix du moyen de déplacement. En interdisant l'utilisation des véhicules à moteur et des avions privés, on priverait de cette liberté tous ceux qui ne bénéficieraient d'aucune autorisation spéciale de circuler durant les dimanches en question. A notre connaissance, une restriction aussi grave des libertés individuelles serait sans précédent, si l'on fait abstraction des mesures arrêtées en vertu du droit de nécessité."

Le tourisme est souvent qualifié de créateur de loisir qui libère et qui délasse le plus intensivement. Il contribue d'une manière décisive à la régénération des forces humaines. Or la régénération physique et intellectuelle est, de son côté, intimement liée au dépaysement ou au changement de lieu. En interdisant de circuler le dimanche, on ne ferait pas que supprimer le libre choix du moyen de transport, mais on limiterait même la forme des loisirs de larges couches de la population. Pour qu'il y ait dépaysement, il faut pouvoir

choisir librement un autre environnement et le moyen de transport qui vous convient le mieux.

3.22 Préjudice causé aux habitants des régions éloignées

"A quelques exceptions près, les habitants du plateau sont en mesure d'atteindre une station de transports publics en un temps raisonnable, sans utiliser de véhicules à moteur privés. Les habitants des contrées éloignées, notamment ceux de la montagne, n'ont, très souvent, pas cette possibilité, car ces régions sont insuffisamment desservies par les transports publics. De nombreux habitants de fermes isolées sont actuellement tributaires des moyens de transport privés. Tous et notamment les personnes âgées ou impotentes, seraient privés de leur liberté de mouvement si l'on interdisait l'utilisation des véhicules à moteur privés le dimanche. Les conséquences seraient multiples. Les habitants des maisons et des hameaux isolés des régions de montagne qui, actuellement déjà, sont très souvent désavantagés, seraient, dans une large mesure, privés de contacts personnels avec l'extérieur pendant les périodes d'interdiction de circuler. En outre, il serait très difficile voire impossible d'organiser, ces dimanches-là, des manifestations culturelles, sportives ou autres dans les régions rurales. La population citadine, au contraire, pourrait profiter des nombreuses possibilités de se distraire et de se détendre que lui offrent la ville et ses environs immédiats, en raison de la densité du réseau des transports publics. Une telle interdiction accentuerait encore l'attrait exercé par les agglomérations au détriment des régions marginales."

3.23 Préjudice économique causé aux régions éloignées

"Parmi les facteurs géographiques dont dépend le développement économique et démographique d'une région, les bonnes communications jouent un rôle essentiel. Dans les régions éloignées où l'infrastructure en matière de transports publics laisse toujours à désirer, c'est la route qui assure les communications indispensables."

Les progrès de la construction du réseau de routes nationales rapprochent de plus en plus les agglomérations urbaines des régions de délasserment et rend ces dernières plus accessibles. Ainsi, de nombreuses contrées de notre pays - à côté de leur principale fonction de régions de vacances - sont devenues des buts de délasserment proches très appréciés, ainsi que des buts d'excursions ou de déplacements de fin de semaines très recherchés des citadins. Pensons, par exemple, l'Oberland bernois devenu une région de délasserment appréciée des habitants des agglomérations de Berne, Bâle, Soleure et même Zurich, ou aux régions des Préaples particulièrement fréquentées que sont le Jura, l'Emmental, le Toggenburg, etc., etc.

"Economiquement, la rentabilité de l'exploitation des remontées mécaniques, des restaurants de montagne, etc. dépend en majeure partie des touristes de fin de semaine. En hiver, la proportion des personnes se déplaçant pour leur agrément dans une région proche de leur domicile est de 70 pour cent le dimanche contre 30 pour cent les jours ouvrables, dans l'Oberland bernois par exemple. En été, les différences sont moins marquées; cependant, les fréquences dominicales dépassent de 10 à 20 pour cent celles des jours ouvrables. Le tourisme d'agrément revêt une importance considérable, voire capitale, pour l'économie de la plupart des régions touristiques."

"Les zones marginales, en montagne notamment, sont des régions essentiellement agricoles, où l'artisanat et l'industrie sont peu développés. Mais c'est précisément dans ces régions

que l'agriculture n'est pas en mesure d'assurer des moyens d'existence suffisants aux habitants. Les installations touristiques, telles que les restaurants, les hôtels, les boutiques de souvenirs, les chemins de fer de montagne, les téléphériques, les remontées-pentes, etc., apportent un complément indispensable aux ressources économiques de ces régions. De nombreux agriculteurs de montagne ne peuvent continuer à exploiter leur domaine que parce qu'ils ont la possibilité d'obtenir un revenu accessoire en travaillant temporairement au service d'entreprises touristiques, notamment en fin de semaine."

L'initiative risque de mettre en danger la symbiose entre l'agriculture et le tourisme. Une entrave à l'utilisation agricole de nos régions de délasserment aurait inévitablement des répercussions négatives sur les soins à apporter à notre patrimoine culturel qui, pour sa part, est également d'une nécessité vitale pour le tourisme. Depuis des années déjà, M. W. Kämpfen, directeur de l'Office national suisse du tourisme, déclare avec insistance que dans d'autres branches économiques l'on peut perdre des capitaux et les regagner, mais que dans le tourisme, lorsque la substance fondamentale - la terre et le paysage - est perdue, elle l'est pour toujours. En effet, ce n'est pas les prestations hôtelières, celles des téléphériques et des remontées-pentes, des patinoires artificielles, etc., qui sont au centre des besoins du monde touristique, mais bien le charme enchanteur et pittoresques de nos régions de délasserment.

"Les interdictions de circuler le dimanche provoqueraient d'importants transferts de la demande, dans le temps et dans l'espace. Des zones qui ne sont pas desservies par les transports publics devraient s'accommoder, un dimanche sur quatre, de ce que nombre de touristes soient absents. Une telle situation ne manquerait pas d'avoir des conséquences catastrophiques pour les régions dont les ressources économiques sont déjà insuffisantes."

"En revanche d'autres régions profiteraient du phénomène de transfert du trafic touristique de fin de semaine. Il s'agirait surtout des régions voisines des agglomérations, qui sont bien desservies par les transports publics."

Depuis des années, la Confédération et les cantons déploient des efforts considérables et mettent d'importants moyens financiers à disposition pour le développement économique des régions marginales de notre pays. La conception du développement général économique des régions de montagne s'est donnée, entre autres, comme principaux buts:

- Assurer une occupation convenable des régions de montagne.
- Supprimer les écarts de prospérités existant entre les régions économiques de montagne faiblement développées et les agglomérations.

Le tourisme est une des activités qui contribuent le mieux à atteindre ces buts, spécialement lorsque les conditions locales ne permettent pas d'obtenir des améliorations sensibles par la promotion de l'industrie ou de l'artisanat, ainsi que de l'agriculture. En traverser le tourisme par l'introduction de 12 dimanches sans voitures, c'est finalement mettre en question et le succès de la politique régionale et celui des efforts visant au développement des régions de montagne.

3.24 Préjudice causé à certains secteurs de l'économie

3.241 Généralités

Le trafic de fin de semaine est considérable dans notre pays: 82 % des ménages font des excursions et sont en moyenne "en route" un dimanche sur trois. En outre, de 70 % à 80 % des personnes utilisent des voitures privées pour leurs excursions.

"Pour les divers secteurs de l'économie, les dimanches sans voitures auraient à peu près les mêmes conséquences que pour les régions. Par rapport à d'autres branches économiques, l'hôtellerie, certains chemins de fer et installations touristiques, les entreprises privées de transport de personnes, une partie des stations-service, etc. se trouveraient désavantagés."

"Faute de données en ce qui concerne les habitudes des personnes effectuant des excursions le samedi ou le dimanche, il est impossible d'évaluer les effets que le trafic de fin de semaine peut avoir sur les secteurs de l'économie (restauration, hôtellerie et entreprises exploitant des installations sportives et de loisirs). Néanmoins, il est établi qu'un nombre considérable de restaurants, d'hôtels, de magasins de souvenirs et d'autres entreprises du secteur tertiaire situés le long des principaux axes empruntés par le trafic motorisé de fin de semaine réalisent une part importante de leur chiffre d'affaire ces jours-là."

"La même remarque s'applique aux entreprises de l'industrie hôtelière, aux installations touristiques et aux moyens de transport spéciaux (téléphériques, remonte-pentes, etc.) situés dans les régions de destination. Dans les régions de vacances et de loisirs, la capacité des installations touristiques dépasse considérablement les besoins, eu égard au nombre de lits disponibles sur place; elle n'est en général utilisée entièrement que pendant les périodes de pointe, c'est-à-dire en fin de semaine et durant les fêtes de fin d'année et de Pâques. Le trafic touristique de fin de semaine, spécialement le trafic dominical, constitue une part prépondérante de la demande et revêt donc une importance capitale pour les secteurs économiques concernés."

"Non seulement l'industrie du tourisme, mais encore les compagnies suisses d'aviation civile et nos aéroports ressentiraient, à long terme, (en raison de l'interdiction des vols affrétés et des préjudices causés au trafic commercial) les effets négatifs des dimanches sans voitures et sans avions à moteur. Etant donné que le trafic international et le flot des touristes seraient inévitablement détournés en raison de la fermeture des frontières, la compétitivité de nos aéroports s'en trouverait affaiblie."

Nous nous proposons d'analyser en détail ci-après - chiffres à l'appui quand cela nous est possible - les répercussions de l'interdiction de circuler le dimanche sur diverses branches du tourisme.

3.242 Industrie hôtelière

- Hôtellerie/parahôtellerie

Selon une enquête effectuée auprès des hôtes, en l'année 1975, dans onze stations touristiques suisses typiques, la clientèle utilise les moyens de transport suivants pour se rendre dans les lieux de vacances:

. voitures de tourisme	70 %
. chemin de fer	16 %
. avion (combiné avec d'autres moyens de transport)	10 %
. bus, cars, autos postales	4 %

Alors que 85 % des touristes logeant dans des appartements de vacances et même 92 % de ceux qui occupent les places de camping utilisent des voitures privées pour atteindre leurs lieux de vacances, la part de ce moyen de locomotion est d'environ 55 % pour les clients d'hôtel. Pour des raisons faciles à comprendre, telles que le transport d'ustensiles de ménage, l'accessibilité du logement, etc., il est inconcevable de voir, surtout les hôtes des appartements de vacances et des places de camping, emprunter les moyens de transport publics à la place de leur voiture.

Le client d'hôtel en particulier choisit le plus souvent le dimanche comme jour d'arrivée et surtout de départ. Il est donc très probable que l'introduction de 12 dimanches sans voitures l'inciterait à avancer son départ au samedi, ce qui aurait pour conséquence la perte d'une nuitée.

Il ressort d'une enquête faite auprès d'un certain nombre d'hôtels que l'acceptation de "l'initiative de Berthoud" aurait une influence directe sur les recettes d'hébergement, mais la diminution qui en résulterait serait peu de chose à côté du recul de chiffre d'affaires que subirait la restauration, et, comme on le sait, de nombreux hôtels exploitent également leurs propres restaurants. Mais, pour l'hôtellerie, les conséquences indirectes d'une telle acceptation seraient encore beaucoup plus graves. Signalons en particulier le risque pour l'hôtellerie suisse de perdre le "Goodwill" dont elle jouit à l'étranger (diminution des nuitées étrangères). Tous les établissements hôteliers qui ne sont pas situés à proximité de moyens de transport publics - et dont la majorité de la clientèle se déplace en voiture de tourisme, seraient particulièrement désavantagés. Economiquement parlant, la mise sur pied d'un service de raccordement qui ne serait utilisé que 12 fois par an, occasionnerait des frais insupportables.

Les vacanciers utilisent leurs voitures, non seulement pour se rendre dans leur lieu de villégiature, mais encore pour les excursions qu'ils font pendant leur séjour. L'on estime que chaque vacancier fait en moyenne trois excursions et que 50 % d'entre eux recourent à cet effet à leur automobile ou à des cars. Il convient de préciser à ce propos que l'on ne saurait imposer aucune restriction aux hôtes en séjour, ni quant au choix du jour où ils entendent faire leur excursion, ni du moyen de transport qu'ils désirent utiliser. Ils doivent pouvoir partir en excursion quand cela leur plaît, d'autant plus qu'ils paient un bon prix pour leurs vacances. Ils ont donc le droit de "vivre" leurs vacances sans restrictions.

On sait qu'une des principales causes de la relativement forte part des frais fixes dans l'hôtellerie et la restauration provient de la répartition inégale de la demande, conditionnée par les évolutions saisonnières. La capacité de l'infrastructure et du personnel devant suffire à satisfaire aux exigences de la demande pendant les périodes de pointe, qui sont extrêmement brèves, il serait hautement regrettable que l'interdiction de circuler en voitures pendant douze dimanches vienne encore accentuer la concentration déjà très marquée de la demande touristique.

Même si l'hôtellerie et la restauration ont relativement mieux supporté que d'autres branches la période de récession, l'industrie hôtelière voit sa rentabilité exposée à des pressions croissantes. L'amenuisement des marges est, pour cette industrie, la conséquence directe du "gel des prix" appliqué depuis quatre ans, alors que l'on assistait, parallèlement, à une hausse constante des coûts. Les effets de la situation concurrentielle extrêmement désavantageuse de la Suisse touristique sur le plan monétaire - de fin 1971 à fin 1976, le franc suisse a renchéri en moyenne d'environ 60 % par rapport à 15 monnaies importantes de pays de l'OCDE - n'ont pu être supprimés malgré une publicité accrue et l'amélioration de l'offre, mais notre pays est cependant parvenu à s'affirmer sur le marché touristique international et à maintenir les pertes dans des limites supportables. L'introduction de douze dimanches sans automobiles occasionnerait des réductions de chiffre d'affaires que en raison de sa rentabilité précaire, l'hôtellerie suisse ne serait pas en mesure de supporter. L'on peut même affirmer que la capacité de résistance de cette branche - et par la même de l'épine dorsale de l'offre du tourisme suisse - serait mise en question. Une telle prescription constituerait une gifle donnée à une branche qui a affronté la récession sans se plaindre ni appelé l'Etat à son secours, mais en s'employant davantage à satisfaire ses hôtes, en s'imposant une discipline sévère en matière de prix et en prenant des initiatives.

- Restauration

Les plus importants résultats d'une enquête faite par la Fédération suisse des cafe-tiers, restaurateurs et hôteliers, à la suite de l'interdiction de circuler le dimanche appliquée en 1973, ressortent du tableau (voir page 15) et donnent une idée assez claire de la situation.

Mais les indications sur l'ampleur des modifications des chiffres d'affaires intervenues sont encore plus importantes que la répartition en pour cent des entreprises selon les fluctuations enregistrées.

Il ressort de l'enquête ci-dessus mentionnée que:

- . les restaurants situés à proximité immédiate d'une gare ont été les principaux bénéficiaires de l'interdiction de circuler le dimanche puisque leurs chiffres d'affaires ont augmenté de 30 % à 80 %;

Répercussions de l'interdiction de circuler le dimanche, en 1973, sur les chiffres d'affaires de restaurants suisses

	Modification du chiffre d'affaires, nombre d'entreprises en %					
	Rest. de ville	Restaurants dans les localités de moins de 10'000 habitants		Restaurants d'excursion		
		sans "caractère touristique"	à "caractère touristique"	à proximité d'une grande ville 1)	à la campagne 2) (rest. d'auto-routes compris)	en moyenne
Chiffre d'affaires en augmentation	60 %	6 %	0 %	5 %	0 %	1 %
Chiffre d'affaires inchangé	15 %	27 %	2 %	54 %	0 %	12 %
Chiffre d'affaires en diminution	25 %	67 %	98 % !	41 %	100 % !	87 % !

- 1) environ 80 % des entreprises interrogées accessibles par des moyens de transport publics
- 2) environ 40 % des entreprises interrogées accessibles par des moyens de transport publics.

- . les restaurants de ville ont été très sensibles à cette interdiction;
- . la diminution moyenne du chiffre d'affaires dans les localités de moins de 10'000 habitants sans caractère touristique a été d'environ 37 %, le 40 % des entreprises interrogées annonçant des baisses de 60 % jusqu'à même 90 %;
- . la diminution moyenne du chiffre d'affaires des restaurants dans les localités de moins de 10'000 habitants à caractère touristique atteint environ 55 %;
- . Les restaurants d'excursion à la campagne subissant en moyenne des baisses de chiffre d'affaires de quelque 75 %. Il ne faut pas oublier, en effet, que c'est le dimanche que cette catégorie d'établissements enregistre toujours son plus fort chiffre d'affaires. Les restaurants d'excursion doivent finalement pouvoir compter sur leurs recettes élevées du dimanche et, pour des raisons économiques, ne peuvent simplement reporter leur jour de fermeture sur un dimanche.

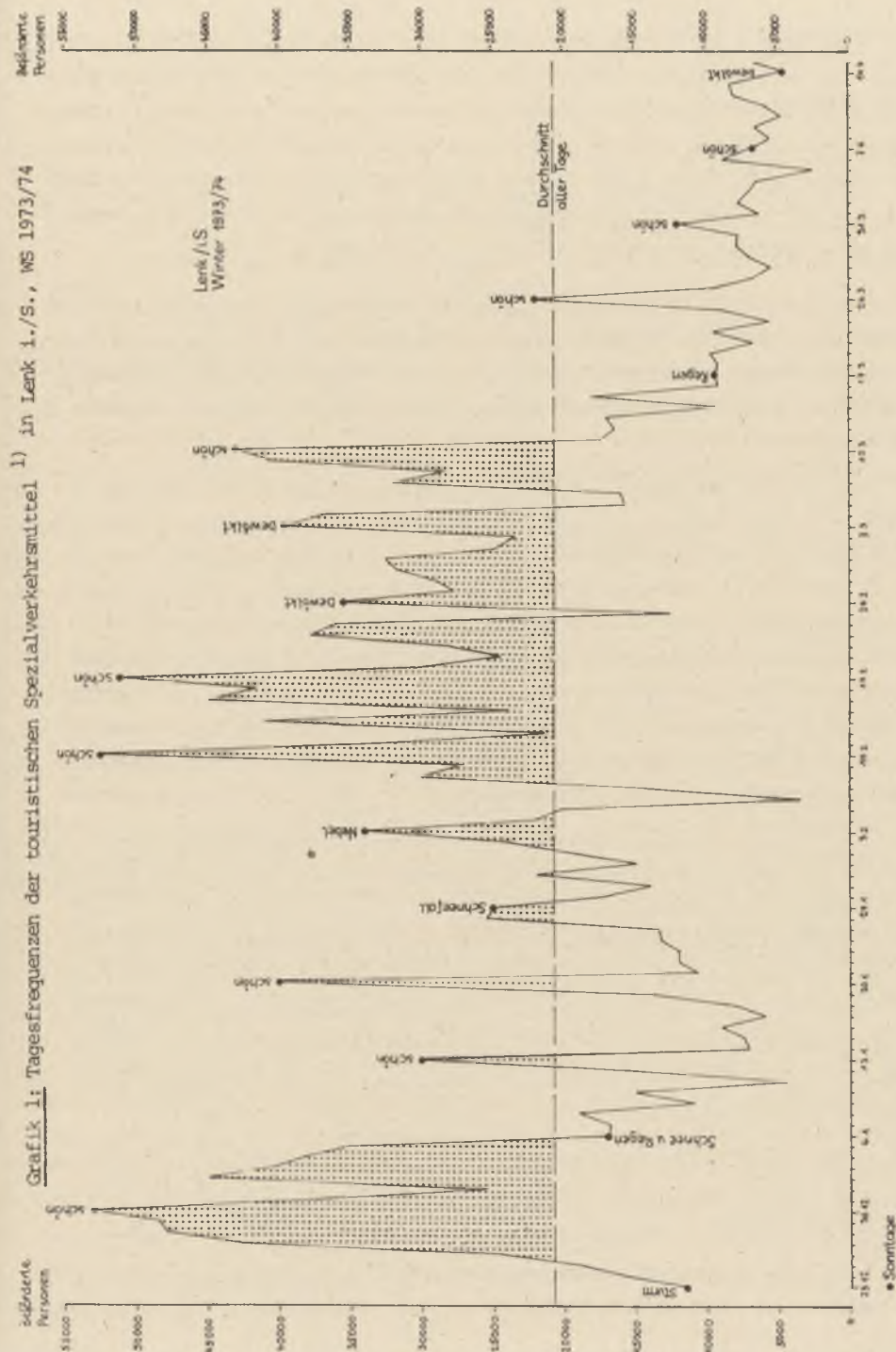
Il ressort clairement de ces indications que le dimanche est le jour où les restaurants de montagne et d'excursion font leurs principales affaires. Notre propre enquête auprès

Un certain nombre de restaurants d'excursion a révélé que l'introduction de 12 dimanches sans voitures par an pourrait faire craindre une diminution de chiffre d'affaires d'approximativement 10 % en moyenne. Comme la restauration est dans la même situation que l'hôtellerie en matière de rentabilité, il est évident qu'elle ne pourrait supporter une telle baisse du chiffre d'affaires. L'interdiction de circuler le dimanche aurait inévitablement pour conséquence des réductions d'emplois et de recettes, ainsi que la fermeture de nombreuses entreprises à la campagne.

En résumé, l'on est obligé de constater que, tôt ou tard, l'introduction de douze dimanches sans automobiles entraînerait la ruine de nombreuses entreprises dites d'excursion, qui ne sont pas accessibles directement par des moyens de transport publics. Les pertes de recettes ne permettraient plus à cette catégorie d'établissements de procéder aux amortissements ordinaires et les obligerait - mais pendant combien de temps encore ? - à vivre de leur propre substance.

3.243 Moyens de transport touristiques

Les installations de transport touristiques concessionnées par la Confédération (chemin de fer à crémaillère, funiculaires et téléphériques) enregistrent, en moyenne, le 75 % de leur fréquentation et le 70 % environ de leurs recettes de transport pendant la saison d'hiver. Plus de 1'000 entreprises de remonte-pentes tirent presque exclusivement leurs revenus du tourisme hivernal. Il est donc normal que, pour les commentaires ci-après, nous nous référions surtout à la saison d'hiver. Les entreprises de transport touristiques des Préalpes - où l'on ne dispose, en général que d'une offre d'hébergement quantitativement modeste - vivent en majeure partie des affaires qu'elles font le dimanche. En installant des remonte-pentes dans les régions enneigées, situées à proximité des agglomérations, l'on a tenté, du côté de l'offre, de lutter contre les effets du chevauchement dans nos stations des séjours de vacances et du tourisme de délasserement proche des grandes villes, tout en permettant aux excursionnistes d'un jour de se détendre sans trop s'éloigner de leur domicile. L'introduction de dimanches sans voitures représenterait pour de nombreuses entreprises de transport de ce genre des pertes de recettes de près de 100 % les jours en question. Il est de notoriété publique que, non seulement dans les régions de détente des Préalpes, mais aussi dans de nombreuses stations de montagne, le dimanche est le jour où la fréquentation et les recettes sont les plus fortes, donc le jour le plus lucratif. Le graphique suivant donne, à titre d'exemple, la fréquentation journalière des installations de transport touristiques de Lenk, une des stations d'hiver les plus connues de l'Oberland bernois. Celle-ci, surtout axée pour les séjours de vacances d'hiver et équipée dans ce but, n'est pas très facilement accessible d'une grande agglomération et ne se trouve donc pas dans une situation particulièrement favo-



nable au tourisme de délasserement proche ou au trafic de week-end. Les chiffres datent de l'hiver 1973/74, mais l'on peut admettre que depuis lors, les courbes ne se sont pas sensiblement modifiées.

Il saute aux yeux que

- les fréquentations enregistrées le dimanche sont, en général, le double ou un multiple de celles des autres jours de la semaine
- pendant le "creux de janvier", seuls les dimanches ressortent un peu du lot.

Ceci prouve que, même dans une station typiquement de vacances, telle que Lenk, le trafic de délasserement proche des agglomérations est, économiquement, d'une importance capitale pour les entreprises de transport touristiques, car l'exemple choisi ne constitue pas un cas isolé et n'a rien d'exceptionnel. Nombre d'autres stations suisses se trouvent dans la même situation.

Il ne faut en outre pas oublier que, dans de nombreux cas, les gares inférieures des téléphériques et autres moyens de transport touristiques ne sont accessibles qu'en automobile et sont à une relativement longue distance (donc quasiment inaccessibles à pied) du prochain raccordement à un moyen de transport public. La mise en circulation d'un service de bus spécial, comme moyen de raccordement, serait économiquement inrentable. Les dimanches sans voitures ne toucheraient pas seulement le tourisme des jours en question, mais auraient aussi des répercussions sur les hôtes en séjour, surtout dans les stations où les gares inférieures des téléphériques sont à la périphérie des villages et ne sont pas accessibles à pied. Dans ce cas aussi, l'organisation d'un service spécial de bus les dimanches sans voitures ne serait guère rentable.

Voici résumés les principaux résultats d'une enquête sur les répercussions de l'interdiction de circuler certains dimanches faite auprès de quelques entreprises sélectionnées de téléphériques et de monte-pentes.

- Diminution du chiffre d'affaires de 5 % à 20 % ou de 10 % en moyenne. La situation financière précaire de nombreuses entreprises de téléphériques et de monte-pentes en serait encore aggravée. Les installations aménagées à proximité d'importantes agglomérations et non ou pas suffisamment raccordées par des moyens de transport publics seraient spécialement touchées. Il faudrait alors compter, dans ces cas-ci, sur des pertes de recettes de 100 % les dimanches sans automobiles.
- Les entreprises de transport raccordées à des moyens de transport publics reconnaissent que de 80 % à 90 % des skieurs journaliers utilisent des voitures privées. L'on ne peut donc guère s'attendre à les voir recourir tout à coup aux transports publics.
- L'on craint en outre d'indésirables heures de pointe, peut-être même insupportables, les dimanches où la circulation des voitures privées est autorisée. Les principales

conséquences en seraient des insuffisances de capacité et de longues durées d'attente aux gares inférieures.

- Comme, lorsque les conditions météorologiques et d'enneigement sont bonnes, la capacité des entreprises de transport est, en général, totalement utilisée, il ne serait pratiquement pas possible de compenser les pertes subies les dimanches pendant lesquels il est interdit aux voitures privées de circuler.
- Voici enfin quelques citations des réponses reçues lors de notre enquête:
 - "Dans l'ensemble, douze dimanches sans voitures représentent la ruine d'une région de délasserement non raccordée à des moyens de transport publics et un coup mortel porté aux investissements effectués jusqu'à présent."
 - "Pour maintes exploitations, des dimanches sans voitures auraient des répercussions catastrophiques, car de nombreux téléphériques et chemins de fer de montagne dépendent directement du trafic d'excursion. Etant donné la structure actuelle des horaires, passer de la voiture privée aux transports publics n'entre guère en ligne de compte."
 - "L'activité sportive est devenue un facteur déterminant de la santé publique. Si les régions de sport n'étaient plus accessibles en voitures privées, l'on renoncerait dans une large mesure à skier dans les Préalpes."
 - "En cas d'acceptation de l'initiative, il faudrait se passer d'une bonne partie du personnel saisonnier."
 - "L'absence des personnes se déplaçant en voiture provoquerait, lors des fins de semaine où la circulation serait interdite, des pertes de gain qui ne pourraient être compensées par des baisses de coût correspondantes (frais élevés de mise à disposition et obligation de respecter l'horaire). L'offre de transport existante serait simplement plus mal utilisée."
 - "Comme nous ne sommes pas au bord d'une ligne de chemin de fer et que, pour nous atteindre, les hôtes doivent changer plusieurs fois de moyens de transport publics (CFR, auto postale, bus régional), nous devons escompter un effondrement ou que perte totale des recettes pendant ces dimanches sans automobiles."
 - "La perte de recettes ainsi occasionnée ne nous permettra plus d'effectuer les amortissements ordinaires et nous devons entamer la substance même de l'entreprise."
 - "Nous ne croyons pas que les touristes qui seraient venus un dimanche sans voiture renverront simplement leur excursion à un autre des trois dimanches de mois et nous sommes convaincus que nous subirions de graves, pour ne pas dire d'irréparables dommages."
 - "Nous ne croyons pas que le peuple suisse approuvera une telle initiative, car une mesure aussi catastrophique représenterait une immense perte pour tous les téléphériques et autres chemins de fer de montagne."

"Ceux qui, en ville, bénéficient sans restriction de tout le confort et de bons salaires, parlent volontiers de protection de l'environnement dans les sites de délassément, afin de pouvoir, là aussi, jouir des avantages de leur style de vie égoïste."

3.244 Entreprises d'autocars

Il y a en Suisse près de 2'000 cars, comptant environ 80'000 places, qui sont à la disposition des touristes désirant faire des excursions ou de longs voyages. L'enquête à laquelle nous avons procédé nous-mêmes auprès d'entreprises d'autocars de la région de Berne nous a révélé que

- la grande majorité des voyages à l'étranger commencent ou finissent un dimanche;
- la part des courses d'excursion du dimanche représente jusqu'à 80 % de l'ensemble du chiffre d'affaires;
- en cas d'acceptation de "l'initiative de Berthoud", il faudrait compter avec une baisse de 5 % à 20 % du chiffre d'affaires annuel.

La Fédération suisse de l'industrie des transports automobiles (TAG) compte que l'introduction de douze dimanches sans voitures entraînerait pour les propriétaires d'autocars une perte de chiffre d'affaires brute d'environ 35 millions de francs par an. La perte de gain moyenne serait d'à peu près 7 % par entreprise. La plupart des propriétaires de cars ne pourraient supporter un tel manque à gagner et se verraient contraints de cesser leur exploitation.

De plus, l'introduction de douze dimanches sans voitures ne serait pas seulement préjudiciable aux entreprises suisses, mais également aux propriétaires étrangers d'autocars. En 1976, près de 100'000 cars étrangers sont entrés en Suisse, amenant dans notre pays de 3,5 à 4 millions de touristes. Les mesures préconisées par l'initiative auraient pour conséquence de réduire une bonne partie de ces entrées dans notre pays et en particulier les voyages qui font étape en Suisse. Il est probable que, dans ces conditions, un très grand nombre de propriétaires de cars étrangers éviterait notre pays.

3.25 Préjudice causé à certaines couches de la population

"Comme l'a démontré une enquête représentative effectuée par l'Institut du tourisme et de l'économie des transports de l'Université de Saint-Gall, les interdictions de circuler le dimanche touchent non seulement quelques régions ou certains secteurs de l'économie, mais également certaines couches de la population. Le besoin d'évasion des gens dépend largement de l'endroit où ils habitent. "L'appel du large" est ressenti de manière beaucoup plus intense par les habitants des immeubles locatifs que par ceux des maisons familiales de banlieue. Les habitants des blocs locatifs font environ 30 pour cent d'excursions de plus que ceux des maisons familiales. Une interdiction de circuler le dimanche empêcherait toutefois de nombreux habitants des immeubles locatifs d'entreprendre une excursion, car ils ne pourraient pas se permettre, financièrement, d'emprunter les trans-

ports publics et non d'utiliser leur automobile pour faire leur excursion familiale." "En revanche, les couches relativement aisées de la population qui ont la possibilité de passer le week-end à l'hôtel ou dans un appartement de vacances seraient privilégiées. Elles pourraient effectuer les déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de villégiature ou la résidence secondaire avant et après les heures d'interdiction de circuler et ne seraient donc guère touchées par la mesure proposée."

3.26 Difficultés d'organiser certaines manifestations

"Les manifestations culturelles, sportives et autres ne peuvent être organisées que si les participants et le public sont en mesure d'atteindre le lieu où elles se déroulent et d'en revenir sans qu'il leur en coûte trop de temps et d'argent (nuitées). Les dimanches sans voitures, la chose serait plus ou moins possible dans les agglomérations; mais dans les régions rurales, qui sont insuffisamment desservies par les transports publics ou ne le sont pas du tout, elle serait pratiquement exclue. Toutes les activités sportives, en Suisse, se trouveraient perturbées. Les dimanches où il serait permis de circuler, on assisterait, par la force des choses, à un cumul de manifestations qui se feraient concurrence, tant au niveau des participants qu'à celui des spectateurs. Quant aux manifestations internationales, dont les dates sont très souvent fixées par des fédérations internationales, elles ne pourraient plus guère être organisées en Suisse si leur date tombait le deuxième dimanche du mois."

Les manifestations culturelles et sportives constituent souvent d'intéressantes attractions pour le trafic d'excursion de fin de semaine. Nous pensons en particulier aux "mi-été" et "abbayes" à la montagne, ou encore aux fêtes des costumes, ainsi qu'aux manifestations sportives, telles que fêtes de lutte, fêtes d'alpage, concours de hornuss, etc., qui se déroulent en majeure partie dans des régions rurales mal raccordées aux grandes voies de circulation et qui exercent une force d'attraction étonnante sur les excursionnistes, les vacanciers et la population indigène.

3.27 Préjudice causé à la réputation de la Suisse, pays de tourisme et de liberté

"Ses beautés naturelles et son industrie hôtelière de très bonne qualité font de la Suisse un pays touristique par excellence, que visitent chaque année des millions d'étrangers à la recherche de délassément. L'interdiction d'utiliser un véhicule à moteur privé douze dimanches par année entacherait sérieusement cette réputation. Si nous fermions les frontières aux voitures particulières douze dimanches par année, les touristes qui visiter notre pays - le dimanche, 100'000 véhicules étrangers, en moyenne, entrent en Suisse - auraient sans doute de la peine à comprendre le sens d'une telle mesure."

Chaque fois que l'occasion s'en est présentée, la Suisse est intervenue en faveur de la libéralisation du tourisme international et a lutté contre les restrictions. L'introduction de douze dimanches sans voitures marquerait un grave retour à l'ère du contingentement et de la réglementation du tourisme. C'est en tous cas ainsi que l'étranger le comprendrait et il serait loin d'avoir tort. En d'autres termes, l'on réduirait à néant d'un seul coup toute fiabilité dans les efforts que la Suisse a déployés jusqu'à maintenant en faveur d'un tourisme aussi libéral que possible.

L'application de l'interdiction de circuler aux étrangers (refoulement à la frontière) ferait un tort immense à la réputation de la Suisse, pays de tourisme libre. Une mesure unique dans le monde, telle que l'introduction de dimanches sans voitures, annihilerait pratiquement les efforts de l'Office national suisse du tourisme à l'étranger. Il faudrait aussi s'attendre que la presse étrangère réagisse fortement et que la Suisse soit qualifiée dans le monde entier de pays antitouristique. L'on pourrait à juste titre craindre que les touristes étrangers n'évitent la Suisse touristique, non seulement lors des douze dimanches sans voitures, mais probablement comme pays de vacances et de séjour. On ne peut imaginer les répercussions négatives que de telles mesures auraient pour toute l'économie touristique suisse.

3.28 Risque de mesures de rétorsion de la part des Etats voisins en cas de fermeture des routes de transit suisses

"Par sa position géographique, la Suisse assure la jonction entre le nord et le sud de l'Europe, spécialement entre les pays du Marché commun situés au nord du continent et la péninsule italienne. Il y a des siècles que la Suisse est en Europe le pays de transit par excellence. Si elle a pu faire respecter sa souveraineté, par exemple durant la seconde guerre mondiale, c'est dans une large mesure parce qu'elle s'est toujours efforcée de maintenir ouvertes les voies de transit qui passent sur son territoire. Notre position en Europe dépend aujourd'hui encore notablement de cette situation."

"En tant que pays continental, la Suisse a intérêt à ne subir aucune discrimination dans le domaine des transports. C'est pourquoi elle ne saurait en aucun cas créer elle-même un précédent. Or, c'est précisément ce qu'elle ferait en interdisant la circulation certains dimanches. En cas de fermeture des frontières, la situation deviendrait intolérable aux points de passage importants. La meilleure information touristique possible ne permettrait pas d'éviter le refoulement d'un grand nombre de véhicules étrangers; on sait, par exemple, que durant les dimanches de la saison estivale, plus de 45'000 véhicules automobiles étrangers entrent en Suisse dans la seule région bâloise. La réputation de notre pays en souffrirait et la Suisse risquerait de subir des mesures de rétorsion."

La situation particulière de la Suisse en tant que pays de transit nous oblige à considérer toute décision de politique de transport, non seulement sur le plan purement national, mais en tenant également compte de la situation internationale. L'interdiction du trafic de transit pendant douze dimanches par an serait considérée comme une grave entrave au libre transport des personnes, spécialement entre l'Allemagne et l'Italie. Ce serait inévitablement interprété comme une mesure dirigée contre les Etats voisins et ne reposant sur aucune norme du droit des gens internationale. On imagine toutes les complications diplomatiques qui pourraient en résulter. La souveraineté d'un pays ne lui donne pas seulement le droit d'agir sur son territoire, mais le devoir de se comporter normalement au sein de la communauté des peuples. La liberté de trafic est un des principaux moyens de garantir la coexistence et la collaboration internationale des nations.

4. RESUME ET APPRECIATION GENERALE

L'initiative populaire "pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions" demande que la Constitution fédérale soit complétée par un article 37 quater qui défende, le deuxième dimanche de chaque mois, toute circulation privée utilisant un moteur, sur terre, sur l'eau et dans l'air, sur tout le territoire suisse. Les auteurs de l'initiative visent surtout à une meilleure protection de l'environnement (bruit, gaz d'échappement) à une amélioration de la qualité de la vie et à une économie d'énergie. Dans son message du 25 mai 1977, le Conseil fédéral a démontré que l'initiative ne permettait pas d'atteindre ces buts louables en soi. Les économies d'énergie obtenues par l'interdiction de circuler seraient insignifiantes. Il semble douteux que des mesures de police coercitives permettent d'améliorer la qualité de la vie et la réduction de la pollution de l'air par les gaz d'échappement serait minime, car de nombreuses courses seraient simplement différées. L'introduction de "douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions" aurait au contraire des conséquences de nature économique et sociale si négatives que les inconvénients de l'initiative dépasseraient de beaucoup ses avantages et mettraient même ses buts en question. Comment, par exemple de nombreuses communes rurales, pour lesquelles le trafic d'excursion et de fin de semaine représente la principale source de recettes pourraient-elles continuer à opérer les investissements qu'exige la protection de l'environnement, si on les prive de recettes importantes? Une acceptation de l'initiative aurait surtout pour conséquence de porter unilatéralement préjudice au tourisme et aux régions campagnardes de notre pays qui en dépendent spécialement. Le tourisme constitue un pilier de l'économie nationale suisse:

- Les dépenses des touristes étrangers procurent à la Suisse plus de 5 milliards de francs de devises par an.
- Le tourisme procure du travail et des gains à environ 240'000 personnes.
- Il contribue, dans une mesure appréciable, à atteindre l'un des principaux buts de la politique régionale, à savoir un meilleur équilibre entre les régions économiques fortement et faiblement développées de notre pays en procurant du travail et des ressources à de nombreuses vallées de montagne et en contrariant leur dépeuplement.
- Il permet à la population résidant en Suisse et à de nombreux touristes étrangers de réaliser leur besoin de dépassement, ainsi que de régénérer leurs forces physiques et spirituelles pendant leurs loisirs et leurs vacances.

L'importance du trafic de fin de semaine est considérable dans notre pays: 82 % des ménages font des excursions ces jours-là et sont "en route" en moyenne un week-end sur trois. De 70 % à 80 % des personnes utilisent dans ce but des voitures privées. L'intro-

duction de douze dimanches sans voitures provoquerait une diminution annuelle du chiffre d'affaires de 5 % à 20 % pour de nombreux établissements hôteliers (en particulier pour ceux qui ne sont pas raccordés à des moyens de transport publics), pour la plupart des restaurants d'excursion et de montagne, de même que pour maintes entreprises de transport touristiques, telles que téléphériques et monte-pentes, ainsi que pour les propriétaires d'autocars. Etant donné la situation économique déjà tendue régnant dans ces branches qui doivent pouvoir profiter à fond des pointes d'une demande saisonnière de très courte durée, il est évident que ceux qui exercent ces activités ne pourraient supporter des pertes de cette ampleur. De telles mesures entraîneraient des diminutions d'occasions de travail et de revenus et la fermeture de nombreuses entreprises deviendrait inévitable.

Depuis des années, la Confédération et les cantons déploient de grands efforts et mettent d'importants moyens financiers à disposition pour encourager l'épanouissement économique des régions marginales de notre pays. Le tourisme joue un rôle quasi déterminant dans la réalisation de la conception de la promotion économique des régions de montagne, spécialement lorsque les conditions locales dans ces régions ne permettent pas d'obtenir des améliorations appréciables en développant l'industrie, l'arsanat ou l'agriculture. Le préjudice porté au tourisme par l'introduction de douze dimanches sans voitures finirait par mettre en question, d'une part les buts de la politique régionale et, d'autre part, le succès des efforts déployés en faveur des régions de montagne.

La Suisse a saisi chaque occasion qui s'est présentée pour intervenir en faveur de la libéralisation du tourisme international et pour lutter contre les restrictions. L'introduction de douze dimanches sans voitures marquerait un net retour à l'ère du contingentement et de la réglementation du tourisme et c'est avec raison que l'étranger l'interpréterait dans ce sens. La réputation de la Suisse, pays de tourisme et de liberté, en souffrirait beaucoup.

Telles sont les raisons - et il y en a bien d'autres encore - qui ont incité les principales organisations de l'économie et de la politique touristiques suisses à rédiger un rapport détaillé sur les avantages et les inconvénients de l'initiative, dans l'optique du tourisme. Les organisations centrales du tourisme suisse sont intervenues constamment depuis des années pour la protection de l'environnement, l'aménagement du territoire dans nos régions de délasserment, ainsi que pour une croissance prudente et surtout qualitative. Elles ne veulent pas de tourisme à tout prix. Elles peuvent faire remarquer avec une certaine satisfaction que leur conception d'un tourisme modéré a été largement suivie dans notre pays. Elles se sentent donc d'autant plus le droit de faire campagne et de lutter contre des dispositions qui désavantageraient unilatéralement et injustement le tourisme et restreindraient fortement son champ d'action. Il serait judicieux qu'une mesure poli-

tique ne soit prise et appliquée que si, dans l'optique de l'intérêt général, ses avantages l'emportent largement sur ses inconvénients. Or, en tenant compte de tous les aspects de la question, ainsi que de ses répercussions écologiques, économiques et sociales, ce n'est pas du tout le cas - et la preuve en est faite - de "l'Initiative de Berthoud". C'est pourquoi les organisations du tourisme suisse recommandent instamment de refuser cette initiative.