

NON à "l'initiative des dimanches"

Argumentaire

Version définitive du 11 février 2003

Fédération routière suisse FRS

Table des matières

1. ARGUMENTAIRE RÉSUMÉ.....	3
1.1 De quoi s'agit-il?	3
1.2 Bref exposé des arguments principaux	4
2. FONDEMENTS	8
2.1 Teneur de l'initiative	8
2.2 Objectifs et stratégies des initiants.....	8
2.3 Le NON du Gouvernement et du Parlement	10
3. ASPECTS DE L'INITIATIVE DES DIMANCHES.....	11
3.1 Questions juridiques	11
3.1.1 Nouvelle affectation du réseau routier	11
3.1.2 Pas d'enjeu constitutionnel	11
3.1.3 Cavalier seul de la Suisse.....	12
3.1.4 Dispositions légales en vigueur.....	12
3.2 Données scientifiques.....	13
3.3 Sécurité du trafic.....	14
3.4 Emissions nocives et sonores	15
3.5 Tourisme	16
3.6 Manifestations (société, culture, sport)	18
3.7 Régions périphériques	19
3.8 Libre choix du moyen de transport.....	20
3.9 Harcèlement.....	21
4. Autres arguments et questions de détail.....	22
4.1 Préjudice économique	22
4.2 Isolationnisme et lourdeur des contrôles.....	23
4.3 Exceptions.....	24
4.4 Contre-projet indirect.....	25
4.5 Déficit de popularité	26
4.6 Conséquences pour les transports publics	27
5. ARGUMENTS CONTRE L'INITIATIVE	29

1. ARGUMENTAIRE RÉSUMÉ

1.1 De quoi s'agit-il?

L'initiative populaire fédérale "pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans" (initiative des dimanches) veut permettre à la population de disposer librement, un dimanche par saison, de toutes les places et voies publiques en fermant ces dernières au trafic motorisé privé. Les transports publics sont quant à eux assurés. Le Conseil fédéral fixe les dérogations à prévoir dans l'intérêt public. Ces interdictions de circuler le dimanche ne sont d'abord valables que pour quatre ans; au cours de la quatrième année qui suit le premier dimanche sans voitures, le peuple et les cantons se prononcent sur le prolongement de l'expérience pour une durée illimitée.

L'initiative dite "des dimanches" n'est pas à même d'améliorer la qualité de la vie; aucune interdiction étatique de circuler le dimanche n'est susceptible de changer nos comportements sur la route. De telles interdictions générales de circuler ne constituent pas, à l'évidence, un bon instrument d'éducation d'une société pour qui la mobilité est un moyen d'accroître la prospérité et de développer les échanges.

Les journées "SlowUp" organisées sur une base volontaire par des représentants des milieux politiques, économiques et culturels (p. ex.: régions de Morat, de la Gruyère et du lac de Constance) sont mieux à même d'inciter la population – indépendamment de considérations liées à l'âge, à l'origine ou à l'aptitude physique – à profiter d'une journée en pleine nature, sans nulle contrainte et dans une atmosphère détendue. Ces "Events" sont organisés sur une base privée et ont une crédibilité sur le plan touristique.

L'interdiction de circuler le dimanche se répercute en outre de manière très diversifiée sur la population suisse: ceux d'entre nos concitoyens qui sont insuffisamment connectés au réseau des transports publics sont injustement désavantagés.

Avec cette initiative des dimanches, les Suisses deviennent les cobayes d'une expérience aussi insensée qu'inutile. Des effets négatifs ne manqueraient pas de se faire sentir sur des secteurs économiques liés au tourisme (hôtellerie, restauration, remontées mécaniques, cars, etc.) – notamment dans les régions périphériques du pays, qui dépendent de leurs visiteurs du week-end.

L'initiative des dimanches ne peut en aucun cas être comparée aux mesures d'économies d'énergie prises en 1973 durant la crise pétrolière ou à l'initiative de Burgdorf, qui prévoyait une interdiction de circuler pour tout véhicule à moteur et pour douze dimanches par année, une initiative clairement rejetée par le peuple et les cantons en 1978. A l'inverse, l'initiative des dimanches veut laisser à la population le loisir de disposer librement de toutes les places et voies public tout en ne fermant celles-ci qu'au trafic motorisé privé. Des problèmes de sécurité du trafic sont donc programmés en raison des exceptions qui permettront à de nombreux véhicules de circuler.

Par ailleurs, l'initiative des dimanches porte atteinte à divers accords internationaux, qui devront être dénoncés ou assortis d'exceptions. Les dimanches en question, le trafic privé sera en outre bloqué à la frontière suisse. S'ensuivront des contournements par les pays voisins ainsi que d'éventuelles mesures de rétorsion à l'encontre de la Confédération. Et n'oublions pas non plus les éventuelles conséquences à long terme: les touristes étrangers qui auront été refoulés une fois à notre frontière réfléchiront désormais à deux fois avant de tenter une nouvelle excursion en Suisse.

Pour le Conseil fédéral et le Parlement, les aspects négatifs l'emportent largement sur les avantages, raison pour laquelle ils rejettent cette initiative et les quatre dimanches sans voitures par année prévus sur une période d'essai de quatre ans.

1.2 Bref exposé des arguments principaux

Sous le prétexte d'offrir à la population de nouvelles opportunités de rencontres et une expérience unique, l'initiative des dimanches vise à interdire pendant quatre dimanches par année tout trafic motorisé d'origine privée. D'importants arguments s'opposent à la prise de telles mesures générales:

- **L'initiative des dimanches est inutile** – ces interdictions du dimanche constituent une atteinte inadmissible aux libertés individuelles, notamment parce qu'elles remettent en cause le principe du libre choix du moyen de transport. De surcroît, elles n'ont aucun effet positif sur l'environnement, comme le démontre une étude de la Confédération selon laquelle la réduction des émissions annuelles globales serait insignifiante. Et même: compte tenu des probables bouchons résultant du blocage du trafic privé à la frontière suisse et du report sur d'autres jours ou week-ends

précédents ou suivants, on peut même s'attendre à des effets négatifs sur l'environnement. L'amélioration de la qualité de vie annoncée par les initiants n'est donc qu'une chimère. En outre, le repos du dimanche est encore une tradition bien ancrée à la campagne; quoi qu'il en soit, la Confédération, les cantons et les communes ont aujourd'hui déjà la possibilité d'imposer des interdictions de circuler limitées dans le temps et/ou l'espace, à l'image de ce qui se produit déjà dans les régions de Morat, de la Gruyère ou du lac de Constance dans le cadre des manifestations privées "SlowUp". Les initiants enfoncent ainsi des portes ouvertes; les interdictions de circuler le dimanche n'appellent aucune modification de la Constitution.

- **L'initiative des dimanches n'est pas applicable** – Les dimanches sans voitures placent la Suisse et notamment les 15 cantons frontaliers face à de graves problèmes. Outre la perte de crédibilité de la Suisse à l'étranger, l'interdiction de circuler le dimanche porte atteinte à différents engagements internationaux dont l'Accord sur les transports terrestres passé entre la Confédération et l'Union européenne (UE). La Suisse devrait soit dénoncer ces accords soit requérir une série d'exceptions. A cela s'ajoute le fait que la Suisse - pays de transit et de tourisme - ternirait considérablement son image à l'étranger. Car notre pays est loin d'être un îlot protégé en matière de transports; les dimanches sans voitures seraient perçus comme un retour à l'isolationnisme. Finalement, l'intérêt public appelle également une foule d'exceptions à ces interdictions de circuler le dimanche: police, services de secours, taxis, transport des handicapés ainsi que tous les autres services aujourd'hui déjà libérés de l'interdiction de circuler le dimanche et la nuit, etc.
- **L'initiative des dimanches est nuisible** – L'interdiction du trafic motorisé assènera également un coup très dur à l'économie suisse et principalement à son secteur du tourisme. Les offreurs de loisirs sportifs ou culturels (musées openairs, manifestations sportives, remontées mécaniques, expositions, foires artisanales, etc.) ainsi que les entreprises de cars et tous les services proposés aux automobilistes (stations-service sur les autoroutes, restaurants, parcs d'attractions, hôtels, etc.) doivent compter avec d'importantes pertes de recettes. Par ailleurs, plus d'un million d'employés travaillent le dimanche, dont 350'000 de manière régulière. Pour ces personnes, les déplacements professionnels ne peuvent s'interrompre le dimanche.
- **L'initiative des dimanches est dangereuse** – les interdictions projetées par les initiants laissent croire aux piétons et aux cyclistes qu'ils seront en sécurité. Or, en

dépit des interdictions, les routes à l'intérieur et à l'extérieur des localités ainsi que les autoroutes seront accessibles à de nombreux véhicules munis d'une autorisation et, d'une manière générale, aux transports publics. Les initiants jouent avec la vie des citoyens en exigeant, d'une part, des exceptions d'intérêt public et, d'autre part, la mise à disposition de la population de toutes les places et voies publiques, y compris les routes nationales (pour y jouer, faire du sport, marcher, rouler à vélo, en groupe ou individuellement).

- **L'initiative des dimanches ne fait pas dans la nuance** – En Suisse, l'organisation du trafic revêt un caractère fédéraliste. Il s'agit d'une mission cantonale et, surtout, communale. Ce sont les communes qui décident de la densité du réseau; avec les cantons, elles définissent l'offre en matière de transports publics. Les interdictions générales décrétées par l'Etat, telle celle du 30 Km/h à l'intérieur des localités, très largement rejetée par le peuple, ne tiennent aucun compte de cette structure très diversifiée du trafic helvétique. Pire encore: elles portent atteinte inutilement à une organisation fédéraliste du trafic, qui fonctionne bien.
- **L'initiative des dimanches est disproportionnée** – Les interdictions de circuler imposées durant la seconde Guerre mondiale, la crise de Suez en 1956 et la crise pétrolière de 1973 se fondaient toutes sur un droit de nécessité. Opportunes et justifiées en situation d'urgence, ces interdictions vont à contre-courant en temps de paix et en phase de développement économique, social et culturel. Rien n'appelle aujourd'hui de telles mesures d'urgence. De plus, ces dernières auraient des effets totalement démesurés.
- **L'initiative des dimanches revêt un caractère discriminatoire** – Les interdictions de circuler le dimanche pénalisent les régions périphériques de Suisse. Les populations concernées ne perçoivent pas les dimanches sans voitures comme une expérience extraordinaire, mais plutôt comme une mesure discriminatoire. Au cours de ces dernières décennies, de nombreux projets visant à entraver le trafic motorisé privé ont été rejetés nettement par le peuple et les cantons ou ont échoué lamentablement devant les Chambres fédérales. De devoir à nouveau voter sur un tel objet confine au harcèlement.
- **L'initiative des dimanches est à la fois passéiste et totalitaire** – L'initiative des dimanches, appelée aussi "Lebensstil-Initiative" par nos concitoyens alémaniques, s'oppose diamétralement à l'évolution sociale en cours. Partout, on s'affaire à déréglementer: les dispositions relatives à l'hôtellerie-restauration et à l'ouverture des

magasins sont assouplies; de nombreuses communes et villes autorisent l'ouverture dominicale des commerces; les transports exceptionnels de denrées périssables sont de plus en plus fréquents et, d'une manière générale, la tendance à la mobilité accrue de la population est incontestable. Tout ceci gêne bien évidemment les initiants, qui tentent d'imposer à la majorité leurs propositions passéistes et totalitaires, en niant les besoins réels de la société et de l'économie.

Les tenants de l'initiative des dimanches prétendent que les interdictions de circuler contribueront à réduire le nombre de morts et de blessés graves sur la route. Nous sommes convaincus du contraire: les risques que fait courir ce projet sont énormes. L'initiative suggère que la population pourra disposer sans danger des places et voies publiques. De son texte, il ressort que nous pourrons – contrairement aux règles de circulation en vigueur – nous déplacer sans autre sur les autoroutes, à pied, en roller ou à vélo. Il s'agit donc d'une réaffectation de durée limitée du réseau routier (libre utilisation publique). Mais, conjointement, toute une série d'exceptions à l'interdiction de circuler sont prévues de sorte que de nombreux véhicules circuleront quand même sur les routes suisses. Tablant sur une sécurité illusoire, la population risque de graves accidents, qui posent d'ores et déjà de délicates questions de responsabilité.

De l'avis du Conseil fédéral, l'initiative des dimanches n'apporte rien d'utile à l'actuelle politique des transports en raison des graves lacunes qui lui sont inhérentes. Cette politique vise à combattre par des mesures ciblées les effets néfastes du trafic motorisé privé, sans pour autant remettre en cause ce dernier et ses effets positifs.

2. FONDEMENTS

2.1 Teneur de l'initiative

Modifiée en fonction de la Constitution fédérale du 18 avril 1999, l'initiative a la teneur suivante:

Les dispositions transitoires de la Constitution fédérale sont complétées comme suit:

Art. 197 (nouveau)

1 Un dimanche par saison, la population peut librement disposer, de 04.00 à 24.00 heures, de toutes les places et voies publiques, routes nationales comprises, qui seront fermées au trafic motorisé privé. Les transports publics sont assurés.

2 Le Conseil fédéral fixe par voie d'ordonnance, dans un délai de neuf mois, les dispositions d'exécution et les dérogations à prévoir dans l'intérêt public.

3 Ces dispositions transitoires sont valables pour quatre ans à compter du premier dimanche sans voitures. Au cours de la quatrième année qui suit, le peuple et les cantons se prononcent sur le maintien, pour une durée illimitée, des al. 1 et 2 dans la constitution sous la forme d'un art. 82a.

2.2 Objectifs et stratégies des initiants

L'initiative des dimanches est la dernière d'une longue série de tentatives visant à entraver le trafic motorisé.

Le mouvement politique à l'origine des quatre dimanches sans voitures a lancé son initiative le jour du jeûne fédéral de l'année 1996. Il compte entre temps quelque 1'500 membres qui se sont regroupés dans le cadre d'une association.

Quatre dimanches par année, les initiants veulent faire de la route un lieu de rencontres et de joie. Là où d'habitude règne le stress, ils ambitionnent de créer quelques jours par an un climat festif propice à la convivialité. Lors de ces dimanches sans voitures, les enfants, les piétons et les cyclistes pourraient enfin se déplacer librement et sans

contraintes sur les routes. De surcroît, l'organisation des loisirs s'en trouverait facilitée et le dimanche retrouverait sa fonction initiale de jour de repos et de fête.

Le 11 février 1997, les initiants ont commencé à récolter les signatures; le texte a finalement été déposé le 1^{er} mai 1998 muni de 112'279 paraphes, dont 111'718 ont été déclarés valables le 5 juin de la même année.

Cette initiative constitue la troisième tentative, à l'échelon national (initiative rétro-traffic et initiative des 30 à l'heure) – outre les diverses interventions parlementaires et autres initiatives cantonales – visant à restreindre le trafic motorisé individuel. Le message et les buts de l'initiative des dimanches s'intègrent parfaitement à l'argumentation développée dans le cadre des deux autres initiatives précitées.

Brève parenthèse historique au sujet des interdictions de circuler le dimanche

L'histoire du 20^e siècle est truffée d'événements et interventions appelant des interdictions générales de circuler le dimanche: le 1^{er} octobre 1920, par exemple, la plupart des cantons abolirent l'interdiction de circuler le dimanche liée au respect du repos dominical. Après l'entrée en vigueur de la loi fédérale sur la circulation des véhicules à moteur et des bicyclettes du 15 mars 1932, divers projets réclamant des dimanches sans voitures, notamment un jour du jeûne fédéral sans voitures, furent lancés. Durant la seconde Guerre mondiale, de tels interdits occupèrent à nouveau la scène politique en raison des difficultés d'approvisionnement en carburants liquides. Puis, entre le 18 novembre et le 10 décembre 1956, on imposa une interdiction de circuler durant quatre dimanches consécutifs, suite aux problèmes d'approvisionnement liés à la crise de Suez. Après les trois dimanches sans voitures lors de la crise pétrolière de 1973, fondés comme en 1956 sur un droit de nécessité, différentes autres requêtes furent adressées au Conseil fédéral. Le 30 mai 1975 fut déposée, à la Chancellerie fédérale, l'initiative populaire "pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur ni avions", ladite initiative de Berthoud/Burgdorf, qui fut ensuite rejetée très nettement, en date du 28 mai 1978, par le peuple et les cantons. Une motion déposée en 1976 au National est venue relayer l'initiative de Berthoud en exigeant elle aussi douze dimanches sans voitures, ainsi qu'une modification correspondante de la loi sur la circulation routière. La même année, au Conseil national, une initiative parlementaire a été lancée qui réclamait, pour les véhicules à moteur, une interdiction générale de circuler durant au moins huit dimanches. Ce texte a finalement été rejeté au profit d'un contre-projet qui proposait une interdiction de circuler pendant le jour du jeûne fédéral. Mais toutes les interventions parlementaires précitées échouèrent. D'autres projets ont été présentés depuis 1986, notamment par les deux cantons de Berne et de Bâle-Campagne, au sein du National et par la Session des jeunes de 1994, qui aspiraient à l'introduction d'au moins un dimanche sans voitures. Ces velléités ont cependant été repoussées, comme les précédentes. C'est en vain, également, qu'une initiative parlementaire est venue proposer en 1996 deux "journées mémorables" sans voitures. Quant à la motion déposée au National en 1998 et suggérant l'organisation d'une énorme fête populaire le jour du jeûne fédéral de l'an 2000, sur l'autoroute A1, elle a tout simplement été retirée.

2.3 Le NON du Gouvernement et du Parlement

Dans son message du 1^{er} décembre 1999, le Conseil fédéral demande aux Chambres de recommander le rejet de cette initiative, sans lui opposer de contre-projet. C'est exactement ce qu'a fait l'Assemblée fédérale par le biais de son arrêté fédéral du 13 décembre 2002, qui invite le peuple et les cantons à rejeter l'initiative en question.

3. ASPECTS DE L'INITIATIVE DES DIMANCHES

3.1 Questions juridiques

3.1.1 Nouvelle affectation du réseau routier

Les routes sont des infrastructures d'utilité publique construites à l'intention des piétons, des véhicules à moteur et/ou des bicyclettes. Elles font partie du patrimoine public. Leur affectation détermine leur utilisation et, partant, leur utilisation publique.

En demandant un changement d'affectation du réseau routier et en même temps des exceptions d'intérêt public, les initiants jouent à la roulette russe avec la population. Ils appellent à occuper les routes et places publiques, tout en connaissant les risques graves qu'ils font courir à cette dernière; une dangereuse valse d'étiquettes. Ce faisant, par commodité, ils repoussent la responsabilité en direction du Conseil fédéral, qui est chargé de définir les exceptions. Or, même à Rome, du temps des chaises à porteurs et des attelages, les principaux axes routiers ne purent être utilisés comme lieux de rencontre ou de jeu pour les enfants.

3.1.2 Pas d'enjeu constitutionnel

L'un des objectifs principaux de la réforme constitutionnelle adoptée le 18 avril 1999 était de limiter notre charte fondamentale aux normes de base essentielles et d'en extraire les dispositions qui n'y avaient pas leur place. Les initiants n'en veulent pas moins inclure un nouvel article constitutionnel qui prescrit pour un temps d'essai de quatre ans, mais de préférence pour une durée illimitée et "au nom de Dieu le Tout Puissant", une interdiction du trafic motorisé privé pendant quatre dimanches par année.

Les initiants reconnaissent eux-mêmes que leur projet n'a pas sa place dans la Constitution, notamment depuis qu'ils ont compris que le Conseil fédéral avait aujourd'hui déjà la compétence d'imposer de telles interdictions de circuler le dimanche par voie d'ordonnance. L'initiative des dimanches pourrait ainsi contenir un mandat à l'adresse du Conseil fédéral, lui demandant de faire usage de sa compétence. Ce qui reviendrait à introduire des dimanches sans voitures sur ordre de l'Etat!

Dans peu de cas seulement, où un autre ordre s'impose en raison de la capacité d'action du pays, comme par exemple en ce qui concerne le trafic de transit à travers les Alpes, les importantes dispositions contenues directement dans des ordonnances fédérales s'avèrent sensées. Mais cela ne s'applique certainement pas aux interdictions de circuler le dimanche.

3.1.3 Cavalier seul de la Suisse

Aucun pays européen ne connaît de telles interdictions généralisées. Ni l'Union européenne (UE) ni ses Etats membres n'aspirent à des dimanches sans voitures. L'initiative des dimanches nous pousse donc à l'isolement. Certes, des villes et des communes européennes se sont déjà fermées partiellement au trafic motorisé pendant un ou plusieurs jours, mais les résultats de ces mesures se sont avérés décevants: d'une manière générale, le trafic s'est reporté sur les périodes précédant ou suivant directement les interdictions, ce qui n'a pas manqué parfois de générer un certain chaos, notamment lorsque ces prohibitions n'étaient pas soigneusement planifiées et destinées à étoffer l'offre touristique d'une région.

Avec à l'entrée en vigueur anticipée de l'accord sur les transports terrestres passé entre la Suisse et l'UE (1^{er} janvier 2001), la Confédération a ouvert ses routes à l'Europe reconnaissant ainsi l'interdépendance des deux entités sur le plan économique et, en particulier, sur celui des transports. Une entrave du type "initiative des dimanches" serait fort mal venue dans ce contexte.

3.1.4 Dispositions légales en vigueur

Une interdiction de circuler le dimanche ne requiert aucune adaptation de la Constitution. Le Conseil fédéral est d'ores et déjà habilité à promulguer, par voie d'ordonnance, pour toutes ou seulement certaines catégories de véhicules à moteur, des interdictions de circuler limitées dans le temps et valables pour l'ensemble du pays. La disposition correspondante, fondée sur l'article 82 Cst., a la teneur suivante:

Art. 2, 1er al. let.b de la LCR

*Le Conseil fédéral peut, après avoir consulté les cantons:
interdire temporairement, sur tout le territoire suisse, la circulation des véhicules automobiles ou de certaines catégories d'entre eux;*

Le droit en vigueur couvre également les interdictions de circuler limitées dans l'espace qui renforcent l'attrait d'un lieu, améliorent la qualité de vie et répondent au besoin de tranquillité de la population, notamment le dimanche. La disposition correspondante de la LCR a la teneur suivante:

Art. 3, 4e al., LCR

D'autres limitations ou prescriptions peuvent être édictées lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les habitants ou d'autres personnes touchées de manière comparable contre le bruit et la pollution de l'air, pour assurer la sécurité, faciliter ou régler la circulation, pour préserver la structure de la route, ou pour satisfaire à d'autres exigences imposées par les conditions locales. Pour de telles raisons, la circulation peut être restreinte et le parcage réglementé de façon spéciale, notamment dans les quartiers d'habitation. La décision cantonale de dernière instance concernant de telles mesures peut être portée devant le Conseil fédéral dans les trente jours dès sa publication ou sa notification. Dans les procédures cantonales et devant le Conseil fédéral, les communes ont qualité pour recourir lorsque des mesures touchant la circulation sont ordonnées sur leur territoire.

3.2 Données scientifiques

Le trafic motorisé individuel (TMI) est à l'origine de 70% des distances parcourues quotidiennement dans notre pays; la part des transports publics (TP) atteint quant à elle à peine 18%. Le dimanche, toutes catégories de population confondues, 74% des distances moyennes sont couvertes par le TMI. La proportion atteint même 75% le samedi, contre seulement 67% les jours ouvrables. La situation est inverse pour les TP: le dimanche, leur part ne s'élève qu'à 11%, contre 20% les jours ouvrables et près de 14% les samedis. En d'autres termes: les TP ne sont attrayants que du lundi au vendredi, pour les transports du domicile au lieu de travail ou de formation.

Avec 40% de tous les parcours quotidiens, 44% des distances parcourues et 49% des durées de trajets, les loisirs représentent le principal objectif de déplacement à l'heure actuelle. Ils occupent donc clairement le 1^{er} rang des motifs de déplacement – surtout le week-end. Avec 76% des distances parcourues, près de 78% des trajets et même 81% des durées de déplacement, les dimanches arrivent nettement en tête de la statistique. Au chapitre des distances parcourues, le choix du moyen de transport relatif

aux loisirs se porte pour plus de 70% sur le TMI, contre 14,5% pour les TP. Quant au taux d'occupation des véhicules privés lors des loisirs, il atteint son sommet le dimanche, avec 2,3 personnes par voiture.

Comparés aux autres trajets, ceux parcourus dans le cadre des loisirs sont plutôt longs – notamment le week-end. Les activités extérieures non sportives, telles que balades et visites aux connaissances constituent les principaux loisirs. La plupart des trajets liés à ces loisirs ainsi qu'à d'autres loisirs de type culturel sont parcourus le dimanche. Il ressort de ce que nous venons d'évoquer à propos du choix du moyen de transport durant les loisirs et du taux d'occupation des véhicules privés le dimanche que la population suisse recourt essentiellement à la voiture dans le cadre de ses loisirs. Les familles et les groupes ont ainsi la possibilité d'entretenir leurs contacts et d'accéder à diverses infrastructures de loisirs et autres manifestations. Toutes ces données sont confirmées par une étude de l'université de Berne, selon laquelle les trajets du week-end consacrés aux loisirs sont couverts par le TMI.

3.3 Sécurité du trafic

Il est totalement illusoire de croire que les routes pourront être empruntées sans danger pour s'y promener ou y déployer les activités mentionnées par les concepteurs de l'initiative des dimanches. Pour ce faire, il conviendrait de fermer ces routes à tout trafic motorisé, chose impossible en raison des exceptions d'intérêt public prévues par les initiants. La contradiction avec la volonté de mettre toutes les places et voies publiques à la disposition de la population est criante. Trompée, cette dernière risque de graves accidents.

De surcroît, partie remise n'étant pas perdue, les gens resteront chez eux durant les quatre dimanches sans voitures, reportant leurs projets sur les dimanches précédents ou suivants et générant ainsi un trafic supplémentaire propice aux accidents. On ne peut donc exclure une recrudescence des accidents de la route.

Les éventuels effets positifs des dimanches sans voitures sur la sécurité du trafic s'en trouveraient annulés. Pire même: il faut compter avec une augmentation du nombre des accidents. Ceux qui prétendent que l'initiative des dimanches est susceptible de réduire le nombre des morts et des blessés graves sur la route pensent probablement moins à la sécurité du trafic qu'à la limitation de ce dernier.

3.4 Emissions nocives et sonores

En ce qui concerne les émissions nocives et sonores, il apparaît que l'interdiction de circuler quatre dimanches par année contribuerait de manière insignifiante à la réduction des émissions annuelles totales. Une étude commandée par la Confédération dans le cadre de l'initiative pour la réduction de moitié du trafic parvient à la conclusion suivante: le potentiel de réduction lié aux kilomètres parcourus et, partant, le bénéfice environnemental et l'économie d'énergie sont extrêmement modestes. Les exemples étrangers d'interdictions évoqués par les initiants – bien évidemment limités dans le temps et l'espace – confirment que les déplacements prévus sont simplement reportés à une date qui précède ou suit le jour d'interdiction. Les interdictions de circuler ne constituent donc qu'un exercice alibi.

La valeur limite relative au bruit des véhicules privés a été abaissée progressivement de six décibels depuis 1977 (de 80 à 74 décibels) et celle appliquée aux camions de dix décibels (de 90 à 80 décibels). En ce domaine des émissions sonores, d'importantes améliorations peuvent être obtenues grâce aux dispositifs anti-bruit. Ces derniers – lorsqu'ils sont bien conçus et correctement construits, sous forme de parois, de murs, de remparts, de digues, de talus, etc. – peuvent réduire les émissions sonores de près de 20 décibels. Malgré l'existence des fonds nécessaires (liés), la Confédération continue à reporter les mesures de protection contre le bruit du trafic privé. Cela est inacceptable. Sur les tronçons des routes nationales et principales où les valeurs-limites sont d'ores et déjà dépassées, il convient d'assainir sans délai la situation, dans l'intérêt des populations concernées.

Un rapport publié par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (OFEFP) confirme qu'en 2020, les émissions polluantes du trafic routier auront été ramenées au seuil de 1955. Cela en dépit de la forte augmentation continue des kilomètres parcourus par toutes les catégories de véhicules (hormis les vélomoteurs). L'introduction du catalyseur, à la fin des années 80, a permis de réduire de 90% les émissions polluantes des véhicules privés. Et comme le souhaite l'UE, les 10% restants seront à leur tour réduits de neuf dixièmes au cours des années à venir.

Tout ceci résulte des prescriptions européennes sur les émissions de gaz d'échappement. Depuis l'an 2000, les véhicules lourds (camions, cars, etc.) sont soumis au niveau d'émission Euro 3 puis, dès 2005, à Euro 4 et dès 2008, à Euro 5. Quant aux véhicules privés et aux utilitaires, ils se voient appliquer depuis l'an 2000 la norme Euro 3 et, dès 2005, la norme Euro 5. Interviennent également les nouvelles prescriptions sur les carburants, l'introduction de la redevance poids lourds liée aux prestations (RPLP), la limite des 40 tonnes ainsi que l'accord passé entre auto-suisse et le département des transports en vue de la réduction de la norme moyenne spécifique de consommation de carburant des nouveaux véhicules. Par ailleurs, l'introduction à l'échelon national des carburants sans soufre est attendue pour 2004. Dans ce contexte, l'initiative des dimanches ne sert en rien la cause de l'environnement, mais vise plutôt à perturber le trafic motorisé.

3.5 Tourisme

Les quatre dimanches sans voitures impliquent – en dehors de l'atteinte à l'image de la Suisse – un préjudice économique pour les régions périphériques en général, et en particulier pour ces lieux dont la vie (économique) dépend directement du trafic motorisé de fin de semaine. L'initiative des dimanches provoque ici d'importantes pertes économiques, et nuit ainsi à l'économie suisse tout entière.

Chaque année, quelque 200'000 cars étrangers sillonnent notre pays et y apportent pas moins de 6,3 millions d'hôtes (trafic de transit d'environ 10%). Plus de 200 millions de personnes se rendent annuellement dans notre pays par la route, ce qui correspond à une moyenne journalière de près de 550'000 personnes dans 315'000 véhicules privés – la plupart en provenance d'Allemagne, de France et d'Italie. Si l'initiative était adoptée, les touristes étrangers resteraient chez eux alors que les touristes suisses pourraient profiter de s'échapper pendant le week-end dans les régions voisines. Parmi les grands vainqueurs de cette initiative on compterait certainement les régions touristiques voisines de la Suisse!

Plus de la moitié du trafic professionnel et de vacances s'effectue en véhicule privé; en clair, cela signifie que près de 60% des touristes suisses et étrangers se rendent sur leur lieu de vacances en automobile. Un cinquième seulement des touristes voyagent en train, 14% en avion et 4% en bus, car, car postal, tram ou métro.

90% des excursions privées de nos concitoyens se déroulent dans le pays; dans deux tiers des cas, le moyen de transport utilisé est la voiture familiale (55%) ou celle de l'entreprise ou une autre voiture (11%). Plus de la moitié de l'ensemble des excursions privées (55%) ont lieu le week-end – et principalement le dimanche (32%).

Presque la moitié des kilomètres parcourus dans le cadre du trafic des passagers le sont en lien avec les loisirs. Les lieux touristiques, les infrastructures sportives et de loisirs ne peuvent se passer de routes. 400'000 manifestations sportives sont organisées chaque année en Suisse. L'exercice de nombreuses activités sportives ne serait plus ou difficilement envisageable sans voiture, tant en raison du lieu et de l'heure de l'activité qu'à cause du transport d'un équipement parfois volumineux.

Souvent, les stations de vallées ne sont atteignables qu'en voiture, parce que relativement éloignées du point de raccordement aux transports publics. Quant à ces derniers, avec leurs différentes correspondances et ruptures d'horaire, ils s'avèrent pour les familles d'un usage beaucoup plus compliqué que la voiture. C'est pour cette raison que le trafic motorisé individuel a pris un très net ascendant en ce qui concerne les loisirs.

De nombreuses régions défavorisées sur le plan économique sont devenues des objectifs prisés des citoyens en quête de récupération et d'excursions. Le tourisme offre à ces régions du travail et des gains; il constitue même, pour les personnes actives dans le secteur agricole, un complément de revenu fort apprécié. La limitation du tourisme motorisé reviendrait à remettre en question le concept global de développement des régions de montagnes.

A l'étranger, la Suisse jouit d'une excellente réputation de pays de loisirs et de vacances. Les interdictions de circuler le dimanche ne peuvent contribuer qu'à détériorer cette image et constitueraient un retour à l'âge de la réglementation du trafic touristique. Le blocage des automobilistes à la frontière choquerait une grande majorité de touristes et nuirait à la réputation de notre pays. Les efforts intenses de promotion déployés à l'étranger par SuisseTourisme seraient également anéantis.

L'exemple du tourisme montre que les décisions en matière de politique des transports, ne peuvent se prendre sous le seul aspect des intérêts nationaux. Les avantages concurrentiels que pourraient en tirer certaines localités – bien desservies par les transports publics – ne suffiront pas à compenser des désavantages résultant d'une

politique touristique entachée d'isolationnisme (absence de touristes étrangers, départ à l'étranger des touristes suisses).

Conclusion: le tourisme forme, avec les secteurs des exportations et des services, un pilier de notre économie. En tant que secteur économique de première importance, il contribue directement à la création de plus-values, pour un montant correspondant à 4% environ du produit intérieur brut (PIB). Sur l'ensemble des recettes liées aux exportations, la part du tourisme atteint 10%. Dans la balance suisse des paiements, le secteur du tourisme arrive en quatrième position, après l'industrie des machines et des véhicules, la chimie et les montres, la bijouterie et l'industrie des instruments de précision.

En cas d'interdiction de circuler, les touristes étrangers resteraient hors du pays, alors que les Suisses pourraient "s'échapper" dans les régions voisines durant le week-end. Ce dernier scénario est d'autant plus probable que plus de la moitié de la population suisse (51%) réside à moins de 50 kilomètres de la frontière. Les deux seules agglomérations frontalières de Genève et de Bâle représentent un bassin de population de quelque 850'000 personnes. Le fait que les régions touristiques voisines compteraient parmi les grandes gagnantes de l'opération, au détriment des régions suisses, témoigne de l'absurdité de cette initiative des dimanches.

Tout cela ne ferait que s'ajouter au net recul des nuitées d'hôtes étrangers qui devrait faire perdre au tourisme suisse, en 2002, plus de 500 millions de francs.

3.6 Manifestations (société, culture, sport)

Conformément au calendrier des manifestations de Suisse Tourisme (état: 11 février 2003), quelque 570 manifestations devraient être organisées cette année dans notre pays. Domaines concernés: expositions (32), folklore/marchés (179), festivals/fêtes (132), foires (66) et sport (161). Sur ce total de 570 manifestations, 427 (soit 75%) se tiennent un dimanche ou s'étendent jusqu'à ce jour. Il en va ainsi pour 100% des expositions, 86% des foires, 80% des festivals et autres fêtes, 74% des manifestations sportives et même 65% des activités folkloriques et des marchés.

Parmi les principales manifestations folkloriques organisées un dimanche ou incluant un dimanche, mentionnons les carnavals de Lucerne, Berne et Soleure, le "Sechseläuten" zurichois, la Braderie de Bienne ou le "Brünigschwinget". S'agissant des festivals et des fêtes, citons le festival de musique de Gstaad, les "Fêtes du soleil" à Lausanne, le festival international de jazz à Berne, le festival de jazz de Montreux, le "Classic Openair" à Soleure ou le festival international de musique de Sion. Et les manifestations sportives ne sont pas en reste avec, notamment, la course du Lauberhorn (coupe du monde), le marathon de l'Engadine (ski) ou le Montreux Volley Masters. Toutes ces manifestations attirent non seulement un grand nombre de spectateurs mais revêtent également une signification économique majeure, comme le démontre très bien une étude scientifique, en raison de leur importante création de plus-values. Dans chaque cas, la région concernée bénéficie largement de retombées économiques positives.

3.7 Régions périphériques

La campagne ne peut plus se passer du TMI, qui assure l'approvisionnement et le développement. Il favorise en outre le tourisme, devenu un secteur d'activité majeur surtout dans les régions de montagnes. Et le trafic motorisé est tout aussi indispensable dans le secteur de l'agriculture, suite aux changements structurels qui y sont survenus. Par ailleurs, la voiture améliore l'accès aux périphéries des villes, renforçant ainsi les liens entre ces dernières et la campagne.

Nombre d'habitants des régions périphériques et de montagne vivant notamment dans des fermes, dépendent totalement de leur véhicule privé. Toutes ces personnes, et particulièrement les plus âgées d'entre elles et les handicapés, se verraient privées de leur liberté de mouvement et isolées encore davantage en cas d'interdiction de circuler. Le fossé entre agglomérations et régions périphériques ne manquerait pas de se creuser, un effet peu souhaitable sur le plan politique.

Quant aux activités sportives, culturelles et autres, elles ne peuvent se dérouler que si les participants et le public sont en mesure de joindre le lieu de la manifestation sans perte excessive de temps et d'argent. En cas d'acceptation de l'initiative, la chose sera certainement possible dans les villes, mais pas dans les campagnes mal desservies par

les transports publics. A noter encore qu'aucune manifestation internationale ne pourrait se tenir en Suisse lors de ces dimanches sans voitures.

3.8 Libre choix du moyen de transport

Conformément au principe du libre choix du moyen de transport, tout usager ou offreur d'une prestation de transport est libre de retenir, parmi les vecteurs existants et sans intervention de l'Etat, le moyen de transport qui lui convient. Ce principe du libre choix du moyen de transport implique le refus de toute contrainte étatique en la matière ainsi que de toute prescription relative à la diminution du trafic. Quoi qu'il en soit, l'initiative des dimanches viole clairement ce principe du libre choix et, partant, le droit constitutionnel relatif à la liberté du commerce et de l'industrie.

La législation suisse ne prescrit pas quel moyen de transport utiliser. De plus, le libre choix du moyen de transport fait également partie intégrante de l'accord sur les transports terrestres passé entre la Suisse et l'UE. L'interdiction de circuler le dimanche n'est donc pas compatible avec nos engagements internationaux et risque de heurter bon nombre de touristes étrangers et de citoyens suisses.

La perte du libre choix peut clairement être assimilée à une contrainte, car durant les quatre dimanches en question, c'est l'Etat qui déciderait des moyens de transport à utiliser ou non. Concrètement, les citoyens se verraient contraints d'opter pour les transports publics, une chose totalement inacceptable dans une société qui se veut libérale et pluraliste.

De plus, ces interdictions de circuler pénaliseront en premier lieu les locataires vivant dans de grands immeubles, car il est évident que le besoin d'évasion est intimement lié à la qualité du logement. L'envie de "sortir" n'est pas la même chez les habitants de tours locatives ou de maisons familiales ou, d'une manière générale, chez les personnes habitant la campagne. Les statistiques nous montrent que les résidents d'immeubles locatifs sont plus nombreux (environ 30%) à partir en excursion. Toutefois, le besoin de mobilité ne s'explique pas uniquement par les conditions de logement, mais aussi par le désir de changement et de contacts.

Quantité de partisans de l'initiative des dimanches sont des adversaires convaincus du trafic motorisé individuel. Pourtant, ils savent que leurs interdictions de circuler ne

permettront pas de réduire le nombre des automobilistes ni de changer ces derniers ou la société. Quant aux opposants à l'initiative, ils ne valent pas mieux ou moins que les partisans. Ce ne sont pas des fanatiques de l'automobile, mais des citoyens qui n'acceptent pas que l'Etat leur impose l'immobilisme.

3.9 Harcèlement

En fin de compte, les électrices et les électeurs ont déjà eu l'occasion de rendre leur verdict au sujet des quatre dimanches sans voitures; le paquet proposé il y a quelque temps par les tenants de l'initiative rétro-traffic contenait lui aussi quatre dimanches de paralysie. Citées en queue de peloton, ces interdictions de circuler le dimanche affichaient alors un très modeste potentiel de réduction jusqu'en 2010, à savoir 0,6% des distances parcourues par le TMI durant toute l'année 2000. L'initiative des dimanches faisait ainsi déjà partie, même modestement, de l'initiative pour la réduction de moitié du trafic motorisé (rétro-traffic) qui enregistra un cuisant échec en date du 12 mars 2000 (80% d'opposants). Le fait de rappeler le souverain si vite aux urnes, sur un sujet similaire, confine donc au harcèlement.

En conclusion, ce projet de quatre dimanches sans voitures ne peut être qualifié de constructif ou même de sympathique; il s'agit indiscutablement d'une nouvelle interdiction inutile, qui s'en prend directement au trafic motorisé individuel et contraint par là même une majorité de citoyens à jouer le rôle de cobayes dans le cadre d'une expérience plus que douteuse.

4. Autres arguments et questions de détail

4.1 Préjudice économique

Le tourisme forme un pilier de notre économie. En cas d'acceptation de l'initiative des dimanches – qui peut paraître séduisante à première vue – la branche touristique, et avec elle l'ensemble de l'économie, devront en assumer les conséquences. Le trafic motorisé privé, les automobilistes, ont financé depuis les années 50 quantité d'infrastructures routières dans les régions touristiques, rendant ces dernières accessibles en voiture à près de 80% de nos hôtes.

Le fait est que les touristes étrangers et suisses ne peuvent se passer, dans la plupart des cas, de leur véhicule privé ou d'une voiture de location, qui permettent de tracter la caravane ou la remorque, de transporter les enfants ou d'autres parents, ainsi que l'équipement sportif (skis, planches, parapentes, vélos, etc.), les tentes, l'équipement de camping, les animaux domestiques ou les objets qui pourront être utiles dans le nouveau domicile de vacances.

Selon une étude menée à l'université de Berne, les dimanches sans voitures représentent un facteur d'influence difficile à évaluer. En cas d'éventuelle adoption de l'initiative, les pertes de recettes devraient osciller, pour le secteur du tourisme d'excursion journalier, entre 45 et 200 millions de francs par année. Ce qui signifie, dans le cadre proposé par l'initiative (durée de quatre ans), une perte totale de 180 à 800 millions de francs.

Quoi qu'il en soit, il faut éviter de minimiser l'impact économique du tourisme d'excursion. Même si les chiffres d'affaires qui s'y rattachent n'atteignent pas ceux du tourisme de vacances, le tourisme d'excursion constitue une part importante du tourisme intérieur. Comme les autres formes de tourisme, il génère directement des revenus et des emplois. De nombreuses destinations en dépendent et, en maints endroits, son importance est même comparable à celle du tourisme de vacances. Le tourisme d'excursion journalier joue même un rôle central dans les lieux axés sur la détente et/ou proposant des curiosités à visiter. Mais il représente également une large part de la demande dans les villes et les centres de communication ou dans les stations de vacances – et notamment le dimanche, à savoir le jour où sont effectuées près de 90% des excursions.

Le tourisme d'excursion est essentiellement intérieur; 5% seulement des sorties mènent à l'étranger. C'est avant tout dans les régions de montagnes que cette forme de tourisme joue un rôle économique majeur. Les principaux bénéficiaires de ce tourisme journalier ne sont autres que la gastronomie et certains prestataires de services de transport spéciaux, tels que les téléphériques et les chemins de fer de montagne. Et en fonction de l'objectif de l'excursion, on peut également citer le commerce de détail et différentes institutions culturelles. Les chemins de fer de montagne comptent d'ailleurs particulièrement sur ces touristes journaliers, qui contribuent indéniablement à améliorer le taux de remplissage des wagons. Dans plusieurs cas, on peut même dire que la survie de ces lignes serait remise en question sans la présence des touristes d'un jour, qui fournissent parfois plus de 30% des recettes annuelles. Et finalement, il est inutile de rappeler que ce tourisme constitue une source de revenus importante pour une majorité de restaurants. Certains d'entre ces derniers en vivent même complètement.

Quoi qu'il en soit, la contradiction serait criante si, d'une part, la Confédération entravait les activités touristiques en imposant des dimanches sans voitures et, d'autre part, tentait de stimuler ce même tourisme durant la période 2003 – 2007 en injectant 135 millions de francs, comme elle prévoit de le faire avec, pour l'instant, l'appui du Conseil des Etats.

4.2 Isolationnisme et lourdeur des contrôles

Compte tenu de sa situation géographique, la Suisse peut être qualifiée de carrefour de l'Europe. La Suisse est connue depuis des siècles pour être le pays un transit au cœur de l'Europe. Un pays continental comme le nôtre n'a aucun intérêt à risquer une discrimination en matière de transports. Ce principe fondamental est d'ailleurs ancré dans l'accord sur les transports terrestres passé avec l'UE.

Il ne serait donc pas judicieux du tout que la Suisse viole ce principe suite à l'éventuelle adoption de l'initiative des dimanches. Car même en menant une excellente campagne d'information dans les pays voisins et le reste de l'Europe, nous ne pourrions pas éviter le blocage et le refoulement de nombreux véhicules à nos frontières. Dans la seule région de Bâle, durant les mois les plus propices aux voyages, quelque 60'000 véhicules entrent chaque dimanche dans notre pays. Il faut donc nous attendre, en cas

d'introduction d'une interdiction de circuler, à la prise de mesures de rétorsion par les pays voisins.

La Suisse ne peut plus se permettre de prendre des décisions en matière de politique des transports sur la base d'intérêts strictement nationaux, voire régionaux. Il est évident que l'interdiction de tout trafic de transit pendant quatre dimanches par année gênera très sérieusement la libre circulation des personnes, notamment entre l'Allemagne et l'Italie. Compte tenu de leurs effets, ces dimanches sans voitures risquent d'être interprétés comme une mesure de rejet de nos voisins, incompatible avec les principes du droit des peuples. La souveraineté d'un Etat n'implique pas seulement des droits à l'intérieur même de cet Etat, mais également des obligations vis-à-vis de la communauté internationale. Or, la libre circulation (transports) constitue un élément clé en vue d'un rapport de bon voisinage entre les Etats.

Quant à l'exécution de l'interdiction de circuler le dimanche, qui serait d'abord l'affaire des cantons et des communes, elle requerrait des moyens importants et des contrôles étendus. Rappelons à cet égard que le réseau des routes communales suisses s'étend sur près de 51'000 kilomètres, les routes cantonales sur 18'300 kilomètres et les routes nationales sur 1'669 kilomètres. A cela s'ajouteraient les contrôles aux frontières, eux aussi fastidieux, car contrairement aux trois dimanches sans voitures de 1973, introduits également dans la plupart des pays voisins, nos autorités douanières se verraient contraintes de refouler des milliers de véhicules à moteurs.

Une importante minorité de personnes se sentant lésées sur le plan économique ou injustement privées de leur liberté ne pourraient être contraintes à respecter ces interdictions qu'à l'aide de mesures de contrôle très strictes. Or, la police fait face aujourd'hui déjà à une multitude de tâches; l'application des mesures résultant de l'initiative des dimanches devrait lui poser de sérieux problèmes. Par ailleurs, il est évident que les citoyens nous souhaitent pas, ce jour-là, avoir le sentiment de vivre dans un Etat policier.

4.3 Exceptions

Conformément au texte de l'initiative, le Conseil fédéral est chargé de fixer dans le cadre d'une ordonnance, dans un délai de neuf mois à compter de la votation, les exceptions à prévoir dans l'intérêt public. La liste ci-dessous, établie par le Conseil

fédéral en vue des dimanches de 1973, montre bien qu'en cas d'adoption de l'initiative des dimanches, une foule de véhicules continueront à circuler sur nos routes, générant un danger non négligeable.

A l'époque, l'interdiction de circuler ne s'appliquait pas

- aux véhicules dotés d'un taximètre, à l'intérieur d'une localité ou d'une agglomération, ainsi qu'aux véhicules d'entreprise chargés de transporter des hôtes dans ce même rayon;
- aux véhicules engagés en cas de catastrophe, d'accident, ou pour le transport de malades ou dans d'autres situations d'urgence avérées;
- aux véhicules transportant des invalides;
- aux trajets pour aller au travail et en revenir.

En outre, l'interdiction ne concernait pas les déplacements professionnels urgents

- des forces de police, de l'administration des douanes et du service du feu;
- des médecins et vétérinaires;
- des sages-femmes, du personnel soignant et des entreprises de transport des malades;
- du personnel des hôpitaux ou d'autres institutions, notamment psychiatriques ou pénitentiaires;
- des hommes d'église;
- des pompes funèbres;
- des services privés et publics de piquet, de réparations, de déparasitage et de livraison, des services privés de surveillance, ainsi que des services chargés de l'approvisionnement en denrées alimentaires;
- en vue d'assurer la production agricole;
- de la presse, de la radio et de la télévision.

Les initiants partent de l'idée que ce catalogue d'exceptions s'appliquera également à leur projet – à quelques exceptions près.

4.4 Contre-projet indirect

Les Chambres fédérales se sont penchées de près sur la question de l'opportunité d'un contre-projet indirect, proposant deux, voire un dimanche d'interdiction. Mais le 24 septembre 2002, le Conseil des Etats, en sa qualité de première Chambre délibérante, a clairement rejeté ce contre-projet par 25 voix contre 16, le rayant ainsi définitivement

de l'ordre du jour. Ce faisant, la Chambre haute a suivi la recommandation formulée par le Conseil fédéral.

Ce dernier parvient d'ailleurs dans son message relatif à l'initiative des dimanches, au sujet du contre-projet, à la conclusion suivante: "On pourrait envisager une réduction des jours d'interdiction (p. ex. en limitant celle-ci au seul dimanche du Jeûne fédéral), une interdiction de la circulation des véhicules motorisés (sans pour autant mettre les voies publiques à la libre disposition des de la population), voire la fermeture de certains tronçons. Après avoir pesé le pour et le contre, le Conseil fédéral a conclu que, s'il était possible d'atténuer les inconvénients de l'initiative, les problèmes cruciaux ne disparaîtraient pas pour autant: rapports au niveau international, préjudices pour certains secteurs de l'économie et pour certaines catégories de la population, restriction dans le libre choix des moyens de transport".

Pour le Conseil fédéral, les dimanches sans voitures ne servent à rien (situations de crise exceptées). Même son de cloche du côté de la plupart des associations, des organisations, des partis et des cantons (17 sur 26), qui se sont clairement opposés à un projet prévoyant deux dimanches sans voitures. A noter qu'aucun des neuf cantons restants n'a approuvé sans réserves de telles interdictions de circuler.

Peu importe, d'ailleurs, le nombre de dimanches concernés par ces interdictions de circuler. Les nombreux et graves problèmes soulevés sont indépendants de la fréquence de l'interdiction. Qu'il y ait douze, huit, quatre ou deux dimanches, les problèmes restent les mêmes et les désagréments priment largement sur les avantages supposés. Et s'agissant de l'exécution de ces mesures par les cantons, force est de constater que la disproportion entre les charges administratives et le "produit de l'opération" devient d'autant plus criante que les dimanches sans voitures sont moins nombreux.

4.5 Déficit de popularité

La faiblesse de cette initiative des dimanches réside en outre dans son manque de popularité. Selon l'étude "Popularité de la politique suisse des transports" menée dans le cadre du Programme national de recherche PNR 41, intitulé "Transport et environnement", la population est opposée aux restrictions de mobilité. Basée sur les résultats de 27 votations fédérales et 102 scrutins cantonaux, l'étude précitée montre qu'une large majorité d'électeurs s'opposent clairement au principe de la restriction du trafic motorisé individuel.

Ces données sont d'ailleurs confirmées par les résultats des deux dernières votations en la matière. L'initiative populaire fédérale "pour plus de sécurité à l'intérieur des localités grâce à une vitesse maximale de 30 km/h assortie d'exceptions (Rue pour tous)" a été rejetée le 4 mars 2001 par 2'063'314 voix contre 525'609 ainsi que par l'ensemble des cantons, ce qui correspond à un rapport de forces de 4 contre 1. Quant à l'initiative populaire fédérale "visant à réduire de moitié le trafic routier motorisé afin de maintenir et d'améliorer des espaces vitaux (initiative pour la réduction du trafic), elle a également été refusée par 1'532'518 votants contre 415'605 et par tous les cantons (participation de 42%), ce qui correspond aussi à un rapport de forces de 4 contre 1.

De nombreux citoyens renoncent certainement déjà, de leur propre gré, à faire usage de leur véhicule à moteur plusieurs dimanches par année. Mais ils choisissent librement quels dimanches, même s'il va de soi qu'il s'agira plutôt de jours de pluie. Et voilà qu'arrive l'initiative des dimanches avec son dimanche de repos obligatoire par saison et pour tout le monde. Une restriction brutale du libre arbitre de chacun, qui peut s'avérer contre-productive si par hasard elle empêche une excursion en montagne par un beau dimanche d'automne. Les citoyens auront beaucoup de peine à accepter de telles contraintes et leur mécontentement vis-à-vis des autorités risque fort de croître.

4.6 Conséquences pour les transports publics

A première vue, on pourrait penser que les grands gagnants de ces mesures d'interdiction seront les transports publics, vu l'impossibilité de circuler avec les véhicules privés. Mais il nous semble périlleux de vouloir évaluer à l'avance la hausse du taux de fréquentation dont devraient bénéficier ces mêmes transports publics. Il faut même se demander si la population est réellement prête à opter pour les transports publics. Quoi qu'il en soit, il apparaît d'ores et déjà compliqué de vouloir gagner les stations de ski par ce moyen. Même lorsque la chose sera possible, on imagine aisément les problèmes d'engorgement qui ne manqueront pas de se poser. De plus, on se doute que les conditions météorologiques joueront un rôle décisif quant à la question de faire le voyage ou de rester chez soi.

L'expérience de l'automne 1973 nous permet de penser que les transports publics devront faire face à un afflux important de personnes, lors des quatre dimanches sans voitures, et que le confort des voyages risque de s'en trouver sérieusement diminué.

Cet aspect du problème pourrait inciter une partie des usagers habituels des transports publics à rester chez eux ou à reporter leur excursion du week-end sur un autre dimanche, non soumis à une interdiction de circuler.

Vouloir joindre les stations de sports d'hiver à l'aide des transports publics risque de s'avérer bien plus compliqué que de s'y rendre avec son véhicule privé. Précisons à cet égard que l'engorgement de ces mêmes transports publics est d'ores et déjà programmé. Quant aux conditions météorologiques, elles joueront également un rôle important dans la décision de prendre les transports publics ou de renoncer tout simplement à faire le déplacement.

Dans les villes et agglomérations, les fêtes "spontanées" qui sont censées se dérouler sur les routes, autour de tables et de stands, ne manqueront pas de gêner sérieusement les transports publics. Le passage des bus et des trams ne serait plus assuré. Et plus grave encore: la population, comme d'ailleurs les conducteurs de bus et de trams, seraient confrontés à de gros dangers en raison de la conviction de la population d'être dans son bon droit et en sécurité. Cela sans parler des risques qu'encourraient les enfants. Ce que les initiants appellent cultiver l'échange pourrait très vite, dans les villes et agglomérations, dégénérer en anarchie.

5. ARGUMENTS CONTRE L'INITIATIVE

Argumentation des initiants

L'initiative nous promet de la joie de vivre, y compris en dehors des périodes de vacances. Les routes sont censées devenir des lieux de rencontres et de joie. Là où règne un certain affolement tout au long de l'année vont s'installer, pour quelques jours, bonne humeur et convivialité. Les cyclistes de tous âges pourront jouir sans restriction de cette nouvelle liberté et se défouler sur des routes vidées du trafic.

Contre-argument

Le texte de l'initiative est pourtant très clair en ce qui concerne les exceptions: "Le Conseil fédéral fixe par voie d'ordonnance, ..., les dispositions d'exécution et les dérogations à prévoir dans l'intérêt public". Alors, lorsque les initiants décident de mettre l'accent sur les routes en tant que lieux de rencontre et de défoulement, ils ne se bornent pas à jeter de la poudre aux yeux, mais donnent dans la désinformation. Car loin d'être vides, les routes seront fréquentées par nombre de véhicules autorisés. En appelant la population à se retrouver sur les routes, les initiants jouent avec le risque d'accident et soulèvent un grave problème de responsabilité.

Argumentation des initiants

L'initiative crée de nouveaux espaces libres dans les quartiers. Les dimanches sans voiture, les groupes de population d'habitude défavorisés, tels que les enfants, les piétons et les cyclistes, peuvent se mouvoir librement et sans danger sur la route. Cette dernière devient un lieu de découvertes, offrant de nouvelles perspectives d'activité et de jeu. Parents et enfants y trouveront leur compte, car ils accéderont ainsi à de nouveaux espaces de détente. En d'autres termes: les dimanches sans voitures permettront d'étendre l'appartement, le lieu de vie, jusqu'à la route.

Contre-argument

Faux! La plupart des parents et enfants éviteront les routes où peuvent passer, à chaque instant, en raison des nombreuses exceptions, des véhicules à moteur. Donc, pas de tranquillité ni de sécurité sur les routes ce jour-là. En parlant de libre usage des voies et places publiques (pour les piétons) – contrairement au régime en vigueur et aux précédents dimanches sans voitures – les initiants jouent à la roulette russe avec la population. Ils lui font notamment miroiter une fausse sécurité. Des accidents avec des

morts et des blessés graves ne peuvent donc être exclus. De plus, il ne sera pas facile pour des parents d'envoyer leurs enfants jouer sur la route alors qu'ils s'évertuent le reste de l'année à leur en interdire l'accès sans accompagnement. On imagine à ce propos que parents et enfants connaissent d'autres espaces de jeux et de découvertes que la route.

Argumentation des initiants

L'initiative contribue à renforcer l'attrait des loisirs. La planification des dimanches sans voitures est plus aisée. Chaque adulte et chaque famille savent qu'ils vont profiter d'un dimanche unique, captivant. Les dimanches sans voitures ressembleront à de gigantesques fêtes populaires et constitueront de véritables attractions touristiques pour toute une région, voire l'ensemble du pays. Une nouvelle culture des loisirs en résultera, qui a déjà de nombreux adeptes dans d'autres pays.

Contre-argument

C'est exactement l'inverse qui est vrai. La planification d'une excursion est plus difficile lorsqu'on ne peut compter sur son véhicule privé. Nombre de personnes risquent plutôt de subir ce repos forcé du dimanche, et de remettre leur excursion à un autre dimanche. Par ailleurs, il nous semble douteux que les familles et les célibataires soient disposés, sur ordre, à fêter sur les routes et à nouer de nouveaux contacts.

Les interdictions de circuler ont peu de chances de déclencher de véritables fêtes populaires ou d'attirer un flot de touristes. Il faudra au contraire compter avec un recul, de 45 à 200 millions de francs par année, des recettes liées au tourisme journalier. Pour un total de 16 dimanches sans voitures (sur quatre ans), les pertes oscilleront entre 180 et 800 millions de francs.

Aucun autre pays ne pratique ce type d'interdiction générale de circuler. Tous les exemples étrangers cités par les initiants sont strictement limités dans le temps et l'espace (interdiction à caractère local ou régional). Et apparemment, ces interdictions n'ont pas favorisé l'avènement d'une nouvelle culture des loisirs. En Italie, par exemple, nombre d'entre elles ont été abandonnées. Précisons finalement que les interdictions de circuler limitées dans le temps et l'espace sont tout à fait conformes au droit en vigueur, et qu'elles ont déjà été testées en Suisse. Quoi qu'il en soit, les fêtes populaires et les attractions touristiques doivent bénéficier d'un ancrage local; elles ne peuvent être décrétées "d'en haut".

Argumentation des initiants

Avec l'initiative, le dimanche retrouve sa signification de jour de repos et de fête. La particularité de ce (septième) jour de recueillement et de récupération est mise en exergue et peut à nouveau gagner la conscience de la population. Les dimanches sans voitures pourraient même débiter avec 5'000 messes/cultes sur les places des villages du pays.

Contre-argument

Cette argumentation ne manque pas de cynisme. Si l'on en croit les initiants, leur projet a été lancé pour permettre à la population de s'appropriier les voies et les places publiques afin, notamment, d'y tenir de grandes fêtes populaires. C'est d'ailleurs dans cette optique que le texte de l'initiative prévoit explicitement un changement d'affectation. Or, il est maintenant question de rendre au dimanche sa fonction initiale de jour de repos. Ce double langage des initiants cache à notre avis le seul objectif réel des initiants: la limitation du trafic motorisé individuel.

Les initiants semblent oublier que l'on ne peut contraindre personne à assister à la messe ou au culte, et qu'une grande partie de la population considère aujourd'hui encore le dimanche comme jour de repos. Toutefois, les populations des villes et agglomérations se passent de toute prescription sectaire relative au repos ou à l'utilisation de son propre véhicule à moteur. Ou, pour le dire encore à la manière de Monsieur le conseiller d'Etat Carlo Schmid: "Seul le renoncement volontaire plaît à Dieu".