

Prise de position du Comité d'initiative de Berthoud
sur le message du Conseil fédéral du 25 mai 1977

Résumé - le rapport détaillé sera publié prochainement

En mai 1975, les auteurs de l'initiative ont déposé auprès de la Chancellerie fédérale l'initiative populaire pour douze dimanches par année sans véhicules à moteur, qui a réuni environ 115'000 signatures valables. Deux ans après le dépôt - c'est le délai maximum prévu par la loi - nous pouvons prendre connaissance du rapport du Conseil fédéral, établi par le Département fédéral de justice et police. Nous regrettons que le ou les rédacteurs n'aient pas jugé utile de consulter les auteurs de l'initiative. Nos arguments sont présentés de façon sommaire et sceptique: nous visons en premier lieu à transformer la mentalité des gens, ce qui est absolument nécessaire pour trouver une solution raisonnable et digne de l'homme aux problèmes que l'avenir nous pose.

A l'heure actuelle, on néglige beaucoup trop cette recherche d'une nouvelle orientation de la mentalité, processus qui ne peut être que très lent de par la nature humaine. Certes, le Conseil fédéral écrit dans son message que "les atteintes nuisibles du trafic individuel doivent être atténuées par des prescriptions de plus en plus sévères visant à limiter les nuisances (gaz et bruit)". Il y a cependant une grande différence entre ce qu'il faudrait faire et ce qui est décidé en réalité, sans être de belles paroles. C'est pourquoi, l'initiative de Berthoud trouve son deuxième motif essentiel dans cette situation: pour une partie importante de la population - une majorité d'après les enquêtes représentatives qui ont été effectuées - l'acceptation de l'initiative de Berthoud les libérerait, 12 dimanches par année, des effets nuisibles du trafic individuel.

Déjà lors du rejet de la question ordinaire du Conseiller national Zwygart, le Conseil fédéral a déclaré qu'il comprenait les motifs qui

nous ont incité à proposer une interdiction de circuler certains dimanches. Il en reparle aussi dans le message relatif à notre initiative. Les arguments invoqués nous font cependant douter de la compréhension effective du Gouvernement à l'égard de notre idée. Le présent résumé relève quelques points importants du message:

- L'acceptation de l'initiative de Berthoud risquerait d'entraîner la dénonciation d'accords internationaux et de menacer l'approvisionnement de notre pays en période de crise.

A notre avis, la diplomatie suisse devrait être en mesure de trouver un terrain d'entente, sans qu'il faille dénoncer sans autre les accords existants. Lier notre projet à la dénonciation d'accords internationaux et aux problèmes d'approvisionnement en période de crise consiste une fois de plus - tactique habituelle avant les votations - à peindre le diable sur la muraille.

- L'introduction des dimanches sans véhicules à moteur pourrait avoir des conséquences catastrophiques pour certaines régions. Le message cite l'Oberland bernois comme exemple d'une région où les personnes se déplacent pour leur agrément, sans s'éloigner beaucoup de leur domicile: c'est en hiver que les différences sont les plus importantes entre le dimanche et les jours ouvrables: la proportion indiquée est de 70 pour cent le dimanche et de 30 pour cent les jours ouvrables. En reprenant ces données, un calcul simple nous permet de voir l'importance de la "catastrophe" annoncée:

1 mois de 30 jours:

26 jours ouvrables à 30 %	26 x 30	=	780
4 dimanches à 70 %	4 x 70	=	280
	Total		1'060 = 100 %

Admettons que l'introduction des 12 dimanches sans véhicules à moteur, par année, entraîne pour la région une perte de 50 %. Le calcul indiquerait alors ceci:

26 jours ouvrables à 30 %	26 x 30	=	780
3 dimanches à 70 %	3 x 70	=	210
1 dimanche à 35 %	1 x 35	=	35
	Total		1'025

Perte: 1'060 - 1'025 = 35, soit 3,3 %

En réalité, la perte serait encore moins élevée car le calcul ci-dessus néglige les samedis et ne tient pas compte des jours fériés. De plus, la différence entre dimanches et jours ouvrables est moins grande en été qu'en hiver.

A ce propos, le message du Conseil fédéral contient une contradiction évidente: il annonce, d'une part, des pertes par suite de l'éloignement des touristes (d'environ 3,3 % - cf. ci-dessus), mais il indique, d'autre part, que les excursions se concentreraient sur les autres dimanches de l'année; enfin, la remarque expresse que la capacité des équipements est calculée en fonction des besoins de fin de semaine apparaît à un troisième endroit.

Il ne faut en outre pas négliger l'effet publicitaire qu'impliquerait douze dimanches sans véhicules à moteur. Les étrangers, qui vivent en partie dans des régions à trafic bien plus intense que les Suisses trouveraient dans les dimanches sans voitures une attraction qui vaut la peine d'être vécue! Pour les auteurs de l'initiative, la réalisation de leur projet exprimerait bien la volonté de la population de sauvegarder les valeurs de notre pays qui attirent les étrangers chez nous.

- Citation: "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. Etant donné les efforts entrepris par la Confédération et les cantons pour développer les régions défavorisées - l'un des principaux objectifs de la politique économique de notre pays - il serait regrettable de voir les touristes abandonner les régions économiquement faibles pour se tourner vers celles qui, par leur nature même, sont plus riches. Des dizaines d'années de travail en vue de créer et de maintenir des ressources économiques suffisantes dans les régions de montagne seraient ainsi compromises."

Si le développement des régions défavorisées est un des objectifs de notre politique économique, il est regrettable de devoir constater qu'en bien des endroits, l'extension des transports publics laisse fort à désirer, et cela dans un pays où les dépenses pour la circulation routière sont un multiple des dépenses pour le trafic ferroviaire.

Les auteurs de l'initiative suggèrent que des entreprises de cars privées se mettent à desservir, lors des dimanches sans véhicules à moteur, les régions aux transports publics insuffisants. Cela rentrerait tout à fait dans le cadre des exceptions prévues à l'alinéa 2 du texte de l'initiative.

Au surplus, les exceptions devraient être calquées sur celles édictées en 1973. Dès le deuxième dimanche sans véhicules à moteur déjà, le nombre des demandes d'autorisations spéciales a diminué et le contrôle du respect de ces prescriptions n'a pas nécessité une armée de policiers, car la population a elle-même effectué une surveillance réciproque.

- Le Conseil fédéral craint que l'introduction de dimanches sans véhicules à moteur n'affaiblisse la compétitivité de nos aéroports. Comme le trafic aérien est comparable aux transports publics et ne devrait pas être interdit, contrairement aux avions purement privés, cette crainte n'est pas fondée.

- L'initiative de Berthoud se voit souvent opposer l'argument qu'elle portera atteinte aux libertés fondamentales de nombreux citoyens. Mais la liberté personnelle n'a de loin pas 4 roues, pour tous les citoyens. Au contraire, beaucoup voient dans l'introduction de dimanches sans véhicules à moteurs l'apport de libertés nouvelles - libertés qui auraient aussi une influence favorable sur la transformation indispensable de la mentalité des citoyens.

D'un point de vue purement économique bien sûr, qui est quasiment seul pris en considération dans le message du Conseil fédéral, les inconvénients de l'initiative l'emportent sur les avantages, quoiqu'il s'agisse là d'une question d'appréciation, qui ne correspond pas à l'avis des auteurs de l'initiative. Sur le plan humain, l'appréciation est différente: d'après la constitution, le Conseil fédéral doit aussi assurer, à côté de la protection de la liberté et des droits du citoyen, le bien-être de la population. Par bien-être, les auteurs de l'initiative entendent aussi le besoin de calme et de détente réelle ressenti par une large partie de la population: c'est ce que notre initiative propose au moins 12 jours sur un total de 365 jours que compte l'année.

Le trafic motorisé individuel, qui dépasse toutes limites raisonnables les dimanches, est censé doubler jusqu'à la fin du siècle, d'après les prévisions les plus récentes: les conséquences nuisibles que cela entraîne - bruit, pollution de l'air, tension nerveuse - gênent une partie toujours plus grande de la population. L'introduction de 12 dimanches par année sans véhicules à moteur, sur une base légale, répondrait au voeu de bon nombre de personnes. Des considérations purement économiques ne doivent pas s'y opposer.

Dans son examen du message du Conseil fédéral, le Parlement ne devra pas négliger le besoin que ressentent de nombreuses personnes de se déplacer à pied ou en vélo, sans gaz d'échappement, sans bruit ni risques d'accident. D'après les auteurs de l'initiative, 12 dimanches par année sans véhicules à moteur ne constitueraient pour personne un sacrifice insupportable, mais seraient au contraire une mesure hautement raisonnable.

INITIATIVE DE BERTHOUD

(Hj. Wittwer)