



Non à l'« initiative des dimanches »

Le 18 mai 2003, l'initiative populaire « pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches) » sera soumise au vote. Cette initiative exige chaque année quatre dimanches sans voitures pour un essai limité à quatre ans. Ces jours-là, toutes les places et voies publiques seraient à la libre disposition de la population. Le Conseil fédéral et le Parlement recommandent le rejet de l'initiative jugeant qu'elle aurait des conséquences négatives sur l'économie, qu'elle ne contribuerait guère à résoudre le problème de la politique environnementale. De plus, elle engendrerait des problèmes de sécurité et elle est contraire aux conventions internationales

Contraintes limitant la mobilité

L'interdiction par l'Etat de circuler le dimanche nuit à l'économie

Cornelia Schaub

L'initiative populaire « pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans (Initiative des dimanches) » a été déposée le 1^{er} mai 1998 avec 111 718 signatures valables. Elle exige que chaque saison les routes et places publiques soient mises à la libre disposition de la population non motorisée un dimanche. Les dispositions s'appliqueraient d'abord pendant quatre ans, puis définitivement après une nouvelle votation fédérale. Les dérogations fixées par le Conseil fédéral doivent impérativement être motivées par l'intérêt public.

Les arguments des partisans

Les auteurs de l'« initiative des dimanches » prévoient de nombreuses exceptions du fait qu'une interdiction totale de circuler pour les véhicules motorisés est une exigence irréaliste. Ne seraient pas concernés par l'interdiction, les transports publics et les transports spéciaux, cas que le Conseil fédéral devrait régler par voie d'ordonnance. Les exceptions possibles mentionnées dans l'argumentaire des partisans sont notamment les transports d'urgence, les véhicules de secours de la police et des pompiers en intervention, les véhicules agricoles, le transport de marchandises périssables ainsi que les trajets en taxi dans un périmètre limité.

« Un rayon de soleil dans notre vie de tous les jours »

Issus principalement de la gauche et des Verts, les initiants souhaitent permettre à la population de vivre des journées particulières et créer un espace de rencontre. L'idée est de « trouver le temps de partager davantage de contacts sociaux et de les fêter ensemble » là où règne la frénésie le reste de l'année. Les rues sans voitures deviendraient un « lieu de rencontre et de découverte », un « lieu de convivialité sur les terrasses de bistrot » ainsi qu'un « rayon de soleil dans notre vie de tous les jours ». D'après les auteurs de l'initiative, il s'agit notamment de « revigorer notre aptitude au plaisir de vivre » et « de dessiner à la craie notre monde de rêves ». Le réseau de routes suisses attend précisément « d'être

« Initiative des dimanches » : initiative populaire 'pour un dimanche sans voitures par saison – un essai limité à quatre ans'

L'initiative populaire a la teneur suivante :

Les *dispositions transitoires de la constitution fédérale* sont complétées comme suit :

Art. 24 (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.

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 alinéas 1 et 2 dans la constitution sous la forme d'un article 116^{ter}.

découvert d'une autre manière et utilisé pour la joie de vivre et le simple plaisir ». L'initiative populaire ne se veut pas une mesure d'interdiction et n'est pas dirigée contre la voiture. Il s'agit plutôt de donner à la population l'occasion de vivre différemment quatre jours par an. Selon ses auteurs, l'initiative pourrait faire œuvre utile en matière de santé publique. En outre, les initiants sont convaincus qu'elle constitue un atout pour le tourisme suisse.

Les arguments des opposants

Les partis bourgeois, l'économie et les fédérations routières s'opposent farouchement à l'« initiative des dimanches ». Selon eux, le projet est inutile sur le plan écologique. En effet, d'après une étude de la Confédération, l'influence positive des dimanches sans véhicules motorisés est négligeable. Il faut s'attendre à des conséquences négatives pour l'environnement, c'est-à-dire à un effet inverse, en raison des embouteillages qui ne manqueront pas de se former à la suite du blocage des véhicules aux frontières et de la densité accrue du trafic les jours précédents et suivants les dimanches sans voitures.

Impossible mise en œuvre

Les opposants s'interrogent en outre sur la praticabilité de l'« initiative des dimanches ». L'interdiction de circuler provoquerait des problèmes particulièrement importants dans les quinze cantons ayant une frontière avec l'étranger. Par ailleurs, l'interdiction de circuler le dimanche est contraire aux conventions de droit international en particulier à l'accord sur les transports terrestres conclu entre la Suisse et l'UE. Notre pays ne peut se permettre un accès d'isolationnisme ni de faire cavalier seul. L'interdiction nuirait beaucoup à l'image de la Suisse, pays de transit et destination de vacances.

Nuisible à l'économie

Les opposants considèrent que l'« initiative des dimanches » causerait des dommages considérables à l'économie suisse, en particulier au tourisme. Le manque à gagner pour les prestataires de services dans le domaine des activités de loisirs culturelles et sportives (sports d'hiver, événements sportifs, remontées mécaniques, expositions artisanales, concerts, etc.) pour les organisateurs de voyage et les prestataires de services dépendants du trafic motorisé (restaurants, hôtels, stations-services d'autoroutes, etc.) est impossible à chiffrer. Selon une étude scientifique de l'Institut sur les loisirs et le tourisme de l'Université de Berne, la diminution du chiffre d'affaires en cas d'acceptation de l'« initiative des dimanches » serait de l'ordre de 45 à 200 millions de francs par année pour les exploitations dépendant du tourisme journalier et des excursions.

La Fédération routière suisse (FRS) qualifie l'initiative populaire de dangereuse, car elle fait trompeusement miroiter la sécurité aux piétons et aux cyclistes. Malgré l'interdiction de circuler le dimanche, les routes seraient néanmoins ouvertes à de nombreux véhicules bénéficiant d'une dérogation et aux transports publics. Il est donc irresponsable de prétendre que les jours d'interdiction toutes les places et routes publiques seraient à la disposition de la population pour jouer, faire du sport ou s'amuser.

Historique de l'interdiction de circuler le dimanche

Depuis l'entrée en vigueur de la première réglementation du Conseil fédéral sur la circulation des véhicules à moteur, la loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932, différents projets de dimanches sans voitures, en particulier pour le jour du Jeûne fédéral, ont été lancés. Pendant la deuxième guerre mondiale, les interdictions de circuler le dimanche résultaient de circonstances particulières liées à la guerre ; les difficultés d'approvisionnement en essence et en diesel avaient rendu cette mesure nécessaire. Même une bonne décennie après la fin de la guerre, soit du 18 novembre au 10 décembre 1956 la circulation des véhicules à moteur avait été interdite quatre dimanches en Suisse sur la base du droit d'urgence. La raison était la crise de Suez et les problèmes d'approvisionnement qui en découlaient. En 1973, c'est une crise du pétrole qui fut à l'origine de l'interdiction de circuler trois dimanches. Depuis le milieu des années 1970, des groupes d'intérêt politiques tentent d'interdire le trafic motorisé certains dimanches. Le 30 mai 1975 fut déposée l'initiative populaire pour douze dimanches sans voitures par année.

Lors de la votation fédérale du 28 mai 1978, ce projet n'a remporté ni la majorité du peuple ni celle des cantons. En 1976, une motion du Conseil national exigeait douze dimanches sans voitures par an. La même année, une initiative parlementaire était lancée qui exigeait une interdiction de circuler en voiture au moins huit dimanches par an. Le Conseil national a rejeté cette initiative en faveur d'un contre-projet qui visait à interdire la circulation le jour du Jeûne fédéral. Toutes les propositions présentées par le Parlement ont finalement été refusées par ce dernier. D'autres projets visant l'interdiction de circuler le dimanche ont été présentés dans les années 1980 et 1990 par les cantons de Berne et de Bâle-Campagne et par des conseillers nationaux ainsi que par des membres du Parlement des Jeunes de 1994. Ces projets ont également essuyé un refus. Une motion déposée au Conseil national en 1998 qui exigeait l'organisation d'une fête populaire le jour du Jeûne fédéral de l'an 2000, et la fermeture de l'autoroute A1 à cet effet, fut retirée par la suite.

Une initiative excessive

L'« initiative des dimanches » est excessive. Les interdictions de circuler prononcées pendant la seconde guerre mondiale, la crise de Suez de 1956 et celle du pétrole de 1973 reposaient sur le droit de nécessité. S'il peut y avoir parfois une raison légitime d'interdire la circulation, ce serait actuellement une mesure disproportionnée et injustifiable. Enfin, cette initiative est passiste. Face à l'assouplissement des prescriptions sur la restauration et l'hôtellerie et à la libéralisation des heures d'ouverture des magasins, l'interdiction de circuler en voiture le dimanche paraît anachronique et naïve.

Position du Conseil fédéral

Dans son message du 1^{er} décembre 1999 sur l'« initiative des dimanches », le Conseil fédéral met en doute que l'introduction de « jours événements » décrétés par l'Etat contribue à améliorer la qualité de vie de la population. L'interdiction de circuler le dimanche n'inciterait pas la population à adopter un comportement correct ni à changer durablement de comportement. Le Conseil fédéral souligne la diversité des conséquences de l'initiative sur la population. Les personnes vivant dans des lieux mal ou non desservis par les transports publics subiraient un préjudice injustifié. Le Conseil fédéral craint que l'initiative populaire ait des conséquences économiques négatives qui affecteraient en particulier les branches économiques liées au tourisme. Il a également des doutes en matière de sécurité : conformément à l'initiative, les jours d'interdiction, les routes seraient à la libre disposition de la population qui pourrait y organiser des activités. Parallèlement, compte tenu des exceptions prévues par la réglementation, un nombre considérable de véhicules, bénéficiant de dérogations, continueraient à circuler, (police, secours, taxis, transports de personnes handicapées, etc.). « Des problèmes de sécurité du trafic sont donc programmés ». Le Conseil fédéral estime que les pays étrangers ne comprendraient pas que le trafic routier privé soit bloqué à la frontière 4 dimanches par année. Le Conseil fédéral craint également des conséquences négatives sur le plan économique ; les branches le plus durement touchées seraient celles liées au tourisme dans les régions reculées et de montagne. Ces branches économiques subiraient un préjudice plus grand que les agglomérations du fait de l'interdiction de circuler et devraient supporter des pertes de revenu considérables.

Traitement de la question au Parlement

Le Conseil des Etats qui a traité l'« initiative des dimanches » en premier l'a rejetée par 29 voix contre 7 sans présenter de

contre-projet. Le Conseil national a également rejeté nettement l'initiative (111 voix contre 66), mais il a voté un contre-projet indirect sous la forme d'une modification de la loi sur la circulation routière introduisant une interdiction de circuler le jour du Jeûne fédéral dans toute la Suisse et pour un essai de quatre ans.

Le contre-projet du National n'a pas remporté l'adhésion du Conseil des Etats. Dans la Chambre des cantons, l'opposition venait surtout des cantons de Suisse occidentale, car ce week-end coïncide avec le « Comptoir suisse » à Lausanne. C'est une foire à laquelle de nombreux visiteurs se rendent en voiture. Lors de la session de printemps 2002, les deux Chambres ont à nouveau travaillé sur un contre-projet indirect sous la forme d'un autre dimanche sans voitures. Ce compromis a finalement été rejeté par le Conseil des Etats l'automne de la même année. La Chambre des cantons a rejeté l'« initiative des dimanches » au vote final par 25 voix contre 16, refusant une seconde fois d'entrer en matière sur ce sujet et signifiant donc l'échec définitif du contre-projet. Au vote final, le National et le Conseil des Etats ont recommandé le rejet de l'initiative populaire par respectivement 96 voix contre 70 et 34 voix contre 8. Dans la Chambre du peuple, les partisans du projet appartiennent au PS, aux Verts et au PDC pour un tiers de ce dernier.

Commentaire

Le fossé entre l'intention des auteurs et les inconvénients d'un projet aura rarement été aussi profond qu'avec l'« initiative des dimanches ». Totalement imprégnés de l'esprit d'une société tournée vers les loisirs, qui valorise davantage le plaisir, le style de vie que la performance et le travail, les auteurs de l'initiative souhaitent faire des routes des « lieux de rencontre et de découverte ». En l'occurrence, les conséquences concrètes de l'acceptation de l'initiative nous font oublier le plaisir promis par l'initiative. Frontières bloquées, trafic accru dans les pays limitrophes, violation d'obligations de droit international, incompréhension de l'étranger, perte de crédibilité de la Suisse en matière de politique des transports internationale, diminution du chiffre d'affaires des hôtels, restaurants, trains de montagne, entreprises de cars et de parties importantes de l'industrie des loisirs, problèmes importants en matière de sécurité des transports : ce ne sont que quelques-unes des nombreuses conséquences négatives de l'acceptation de l'« initiative des dimanches ».

L'extension généreuse des installations pour le trafic combiné assorties de normes strictes pour les gaz d'échappement font que la Suisse joue un rôle de pionnier en matière de politique des transports et de politique environnementale, reconnu au niveau international. L'introduction d'une interdiction de circuler le dimanche, expression de la réflexion étreinte d'un mouvement naïf de prise de conscience, impliquerait pour la Suisse le retour à une réflexion isolationniste dépassée depuis longtemps.

CS