

2192

Vendredi 18 novembre 1949.

Tourisme et dévaluation.

Département de l'économie publique. Proposition du  
16 novembre 1949.

Département des finances et des douanes. Rapport joint  
du 18 novembre 1949.

Le département de l'économie publique soumet un projet de lettre à l'intention de la fédération suisse du tourisme et de la société suisse des hôteliers. Cette lettre répond à l'une des propositions que la fédération suisse du tourisme a présentées au département de l'économie publique le 27 septembre 1949, à savoir: la réduction des dépenses de voyage en Suisse des touristes étrangers, cela pour parer dans une certaine mesure aux effets des récentes dévaluations monétaires sur notre industrie touristique et hôtelière.

D'entente avec le département des finances et des douanes, ce projet de lettre est approuvé (v.annexe).

A la Fédération suisse du tourisme, Berne, à la société suisse des hôteliers, Zürich, par la chancellerie fédérale.

Extrait du procès-verbal à la chancellerie fédérale, pour exécution, au département de l'économie publique (secrétariat général), au département des finances et des douanes et au département des postes et des chemins de fer.

Pour extrait conforme:  
Le secrétaire,

*Ch. Ogi*

Berne, le 18 novembre 1949.

## LE CONSEIL FEDERAL SUISSE

A la Fédération suisse du tourisme,

B e r n e .

Gurtengasse 6.

A la Société suisse des hôteliers,

Z u r i c h .

Freiestrasse 88.

Messieurs,

Nous revenons au mémoire que vous avez adressé le 27 septembre 1949 à M. le Conseiller fédéral Rubattel, chef du département de l'économie publique, au sujet des répercussions sur le tourisme et l'hôtellerie suisses des récentes dévaluations monétaires. Après que le département fédéral des postes et des chemins de fer a soigneusement étudié vos propositions tendant à réduire les dépenses de voyage en Suisse des touristes étrangers et qu'il a pris l'avis des CFF, de l'office des transports et de l'office de l'air, nous sommes à même de nous prononcer sur cette question.

I. Trafic ferroviaire.

Les mesures que vous préconisez, à savoir l'octroi de rabais aux étrangers par les entreprises de transport, soulèvent tout d'abord certaines objections de principe très sérieuses. En effet, l'offre de prestations de transport aux étrangers, à un prix inférieur à celui que doivent acquitter les habitants du pays même, ne représente rien d'autre qu'un dumping. Du fait que ce procédé de la politique économique internationale est généralement réprouvé et qu'il suscite presque à coup sûr des contre-mesures de la part de l'étranger, il sied de se demander si, dans le cas présent, le recours à un moyen aussi extraordinaire est inévitable et quelles sont les répercussions qu'il entraînerait. Du point de vue juridique en outre, il convient d'examiner si une réduction de taxe accordée aux étrangers seulement est compatible avec les dispositions légales garantissant l'égalité de traitement.

Au cours des années 1931 et suivantes, un dumping des prix de transport avait été imposé aux chemins de fer, alors que leur situation, dans le domaine du trafic international

des voyageurs, était devenue extrêmement mauvaise par suite des dévaluations opérées en Europe, avant tout en Angleterre, et des rabais spéciaux accordés aux étrangers par l'Allemagne et l'Italie.

La situation actuelle de la Suisse en tant que pays touristique ne peut toutefois pas être comparée à celle d'avant-guerre. Si notre pays était le premier à introduire des mesures de dumping en matière de trafic touristique, nous ne cesserions pas d'en subir les conséquences. Il est hors de doute que d'autres pays suivraient cet exemple, si bien qu'à la longue une telle mesure ne créerait que des inconvénients graves aux chemins de fer et annihilerait le profit qu'en escomptent le tourisme et l'hôtellerie suisses.

Lorsqu'en 1931, nous avons étudié l'aspect juridique du problème, nous étions arrivés à la conclusion que des rabais accordés aux étrangers n'impliquaient pas une inégalité de traitement, car cette mesure n'avait pas pour effet de réduire les tarifs des voyages à l'intérieur du pays, et tous les étrangers étaient placés sur pied d'égalité.

Une réduction accordée aux hôtes étrangers venant des pays ayant dévalué leur monnaie se présenterait aujourd'hui sous un tout autre aspect. Elle ne profiterait plus dans la même mesure à tous les étrangers, de sorte que l'on ne pourrait plus guère parler d'égalité de traitement au sens de l'article 11 de la loi sur les transports. Par ailleurs, l'article 24 de la convention internationale concernant le transport des voyageurs exclut une telle discrimination; il dispose en effet que "tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs voyageurs une réduction sur le prix des tarifs est formellement interdit et nul de plein droit."

Si l'on voulait accorder des facilités de transport aux touristes étrangers, il faudrait donc les étendre, sous peine d'aboutir à une situation tout à fait insatisfaisante, à tout le trafic provenant de l'étranger et non point à un nombre limité de pays. Pour examiner les répercussions des dévaluations sur les prix des transports, nous pouvons néanmoins nous borner au cas de la Grande-Bretagne, puisqu'aussi bien, dans votre idée, ces facilités devraient profiter en premier lieu aux touristes anglais qui représentent le contingent le plus important de notre trafic touristique.

Avant et après la dévaluation, un billet aller et retour de 2ème classe coûtait en £:

	Ancien prix £	Nouveau prix £	Majoration %
Londres - Davos	16. 7.10	18.9.-	12,5
" - St Moritz	16.17. 7	19.2.9	13,6
" - Lugano	16. 6.10	18.9.1	12,8
" - Gstaad	16.17. 2	19.3.2.	13,6
" - Wengen	16.16.10	19.2.9	13,6

Le montant des prix de transport Angleterre-Suisse n'est pas déterminé en premier lieu par les taxes des parcours helvétiques, mais bien par celles des longs parcours de transit anglais et français. Aussi, un renchérissement même considérable du parcours suisse relativement court n'influence que très peu le prix total. Bien que le prix du parcours suisse ait augmenté de 40 % environ, le renchérissement du prix total des principales relations Angleterre-Suisse ne s'élève que de 12 à 14 %.

Au demeurant, les touristes anglais ont la possibilité de payer le prix de transport Angleterre-Suisse en £, même après la dévaluation. Le renchérissement du parcours suisse ne restreint donc nullement l'attribution de francs suisses. L'utilité même des rabais que vous proposez apparaît donc douteuse. Certes, l'augmentation des dépenses de voyage touche le budget global de chaque touriste. Mais eu égard au petit montant (1 à 2 £) que représente la dépense supplémentaire pour le parcours suisse, on peut admettre que cela ne l'empêchera pas de se rendre en Suisse.

D'autre part, d'importantes difficultés techniques s'opposent à l'introduction d'une réduction des prix de transport en faveur des voyageurs venant de l'étranger.

Nous ne voyons pas comment la réduction pourrait être fixée proportionnellement au taux de dévaluation de chaque pays. Il faudrait plutôt adopter un taux uniforme, sans quoi les titres de transport suisses seraient l'objet, à l'étranger, d'un commerce que nous ne pourrions pas empêcher par nos propres moyens.

Pour des raisons d'ordre pratique, la réduction de prix ne pourrait être limitée aux habitants des pays qui ont dévalué leur monnaie. Nous sommes certains que quiconque séjourne dans un tel pays pourrait aussi se procurer un titre de transport suisse à prix réduit. Nous courrions ainsi le risque de devoir transporter à prix réduit une partie des touristes qui, normalement, paieraient la taxe entière et pour lesquels une réduction n'entrerait pas en ligne de compte. Nous songeons à titre d'exemple aux Américains qui entreprennent leurs voyages en Europe au départ de l'Angleterre.

Selon l'esprit des mesures que vous préconisez, nous admettons que les réductions de prix ne devraient pas s'étendre au trafic de transit en Suisse. Les voyageurs étrangers en transit auraient toutefois la possibilité de prendre des billets à prix réduit jusqu'à proximité des gares-frontières de sortie suisses, ce qui aurait pour effet de diminuer considérablement les recettes du trafic de transit.

En bref, les difficultés techniques de limiter le bénéfice des rabais aux seuls milieux pour lesquels ils sont prévus se révèlent telles que l'efficacité des mesures proposées apparaît de prime abord illusoire.

Ainsi, tant pour des raisons de principe que d'ordre technique, nous devons rejeter votre proposition d'accorder aux hôtes étrangers des réductions de prix de transport sur

notre réseau ferroviaire. Tout porte à croire d'ailleurs qu'une telle mesure rencontrerait une très forte opposition du public suisse. Lorsqu'au cours des années 1930, un système semblable fut introduit comme ultime moyen de défense économique, il fut l'objet de vives critiques. A l'heure actuelle, il serait d'autant plus mal accueilli que la situation économique extérieure de notre pays n'est pas la même. Ajoutons encore que la réduction des prix de transport des chemins de fer suisses accordée aux étrangers pourrait inciter nombre de nos compatriotes à passer leurs vacances à l'étranger, notamment si les chemins de fer étrangers, ce qui paraît certain, recouraient à une mesure analogue, à titre de réciprocité.

## II. Trafic aérien.

En ce domaine, vos propositions sont irréalisables, car les tarifs de transports aériens sont fixés par des conventions internationales. Les compagnies suisses et étrangères d'aviation ne pourraient se rallier à l'idée d'une participation de la Confédération aux frais de transport des touristes venant de pays à monnaie dévaluée, car toute discrimination est exclue. D'autre part, le versement d'une contribution à ces touristes n'entre pas en ligne de compte, pas plus que l'octroi de subsides aux compagnies d'aviation bénéficiant d'une concession suisse, à savoir la Swissair et 14 entreprises étrangères.

## III. Trafic routier.

Vous proposez d'autoriser la vente de benzine à prix réduit à nos hôtes étrangers. Il est exact qu'avant la guerre nous avons recouru à une telle mesure, notamment par arrêté du 28 juin 1935, en accordant un rabais sur les droits de douane de la benzine. Cette mesure constituait le pendant des réductions tarifaires que les entreprises de transport accordaient aux touristes domiciliés à l'étranger. Etant donné qu'une réduction des frais de voyage des touristes étrangers doit être refusée aussi bien en trafic ferroviaire qu'en trafic aérien, nous devons, pour des motifs semblables, opposer le même refus pour ce qui concerne le trafic routier. La Suisse s'étant toujours élevée contre la politique de discrimination et de dumping pratiquée par l'étranger, on aurait beaucoup de peine à comprendre les raisons qui nous feraient dévier de cette ligne de conduite. Du point de vue interne également, nous ne pourrions guère justifier une mesure de faveur à l'égard des automobilistes étrangers qui, actuellement déjà, participent dans une mesure beaucoup plus faible que l'utilisateur suisse à l'entretien de nos routes. Aussi

longtemps que notre économie touristique ne se trouve pas dans une situation d'une gravité indiscutable et que des mesures spéciales ne nous sont pas imposées pour lutter contre des réductions accordées aux automobilistes à l'étranger, nous devons, pour des raisons de principe, renoncer à octroyer un rabais sur le prix de la benzine.

Veillez agréer, Messieurs, l'assurance de notre considération distinguée.

PAR ORDRE DU CONSEIL FEDERAL:  
Le chancelier de la Confédération,

Leimgruber.