

Zeitschrift:	Habitation : revue trimestrielle de la section romande de l'Association Suisse pour l'Habitat
Herausgeber:	Société de communication de l'habitat social
Band:	39-40 (1967)
Heft:	1
Artikel:	Problèmes de financement dans stations touristiques
Autor:	Risch, P.
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-126167

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Problèmes de financement dans nos stations touristiques

(*Exposé du professeur P. Risch à l'assemblée générale de la Fédération suisse du tourisme, le 28 juin 1966 à Lucerne*)

20

Dans de nombreuses publications et conférences, des spécialistes de renom ont toujours insisté sur le fait que, sur le plan mondial, et en partie chez nous, le tourisme passait par une phase de transformation. Les modifications structurales de la demande touristique réclament nécessairement une adaptation des aménagements du côté de l'offre. Le problème se complique du fait que ces modifications de structure ont un aspect non seulement qualitatif, mais vont encore de pair avec l'énorme développement quantitatif de tout le tourisme. Vue dans l'ensemble, cette expansion est naturellement fort encourageante et l'on comprend que durant ces dernières quinze années la mine soucieuse de nos directeurs d'offices de tourisme se soit progressivement épanouie. Les augmentations réjouissantes de fréquences dans le tourisme international confirment les prévisions d'économistes réputés: le secteur tertiaire s'étend sans cesse et la part du revenu absorbée par les services continuera à s'accroître, tant en chiffres absolus qu'en pour-cent. Par bonheur, cet essor bienvenu du tourisme s'est emparé également de nos stations de vacances suisses. Sauf de rares exceptions, elles ont toutes été entraînées dans le tourbillon de la haute conjoncture de ces dernières années, accusant aujourd'hui des chiffres de nuitées qui auraient paru utopiques il y a vingt ou trente ans. En maintes occasions, nous avons relevé que durant ces années passées cette remontée en flèche de notre tourisme plaçait nos stations de vacances en face de problèmes très ardu, qui se reflètent particulièrement dans une surcharge des aménagements d'infrastructure existants. Heureusement que les stations touristiques ont su déceler à temps les insuffisances des installations appartenant en majeure partie à la commune. Par des mesures appropriées, les responsables ont réussi à se tirer de certaines impasses pour s'atteler ensuite aux projets et à la réalisation de travaux de grande envergure, afin d'assurer l'infrastructure indispensable.

Avant tout, les stations touristiques devront s'occuper de l'aménagement urgent d'ouvrages et d'installations d'utilité publique, tels que l'alimentation en eau, les canalisations, la voirie et les routes, tâche qui ne peut être accomplie que dans le cadre d'une planification locale ou même régionale judicieusement étudiée, conçue en fonction des besoins futurs. De plus, elles ne pourront ajourner plus longtemps l'extension de l'offre touristique. Les hôtes s'intéressent beaucoup plus à ces installations touristiques proprement dites qu'aux ouvrages d'utilité

publique mentionnés ci-dessus, bien que ces derniers ne soient pas de moindre importance. Les installations touristiques telles que piscines chauffées, courts de tennis, terrains de golf, patinoires artificielles, places de curling, places de jeu pour enfants, etc., doivent être construites en premier lieu pour parer à la concurrence croissante de centres touristiques plus jeunes et plus récents, et afin de satisfaire dans la mesure du possible aux exigences nouvelles de notre clientèle. Le type du touriste contemporain, qui s'extasie à la vue de nos splendides paysages de montagne, dont le regard se grise des rives enchantées du lac des Quatre-Cantons, devient de plus en plus rare. L'hôte moderne est actif: il veut bouger, même pendant ses vacances. Aujourd'hui, le nombre de jeunes ayant les moyens de passer des vacances en touristes est relativement plus élevé qu'avant la deuxième guerre mondiale, ce qui, pour utiliser une formule de feu le professeur Krapf, «accélère évidemment la relève du touriste contemporain et introverti, par le type du touriste actif et extraverti». Même en adoptant la thèse des vacances tranquilles et régénératrices, thèse défendue avec succès par l'Office national suisse du tourisme, on ne saurait contester la nécessité d'aménager de nouvelles installations touristiques dans nos centres de vacances. Ces nouvelles distractions ne doivent pas troubler la tranquillité de nos régions de vacances, mais offrir à nos hôtes – également et surtout pendant les vacances estivales – des possibilités de s'adonner à une activité sportive saine. Parmi les installations touristiques proprement dites, il y a lieu de mentionner également les moyens de transport touristiques, dont notre pays possède un choix extrêmement varié. On est cependant en droit de prétendre que le boom dans la construction de téléphériques a atteint son point culminant, tant il est vrai que dans l'espace d'une décennie, des installations de ce genre valant plus de 100 millions de francs ont vu le jour dans nos centres de vacances.

Les nécessités en matière de constructions, que nous venons d'esquisser très sommairement, créent généralement de sérieux ennuis financiers à nos stations touristiques. Dans le cadre de notre Centre de renseignements, qui nous met quotidiennement en contact étroit avec les problèmes très complexes concernant l'aménagement futur de nos stations touristiques, nous constatons très souvent que les possibilités de financement d'ouvrages communaux et touristiques sont généralement peu connues, et encore moins utilisées. De vastes projets, conçus pour l'avenir, mûrissent lentement – pour s'achopper ensuite à des difficultés de financement. Cette constatation nous cause un certain malaise, d'autant plus que notre pays jouit pourtant d'une réputation d'aisance. Très souvent, nous ne pouvons réprimer l'impression qu'à l'étranger, l'aménagement des centres touristiques se heurte à moins de problèmes financiers que chez nous. Aussi nous sommes-nous imposé la tâche – en tant que cela est faisable dans le cadre d'un exposé succinct – de passer en revue quelques principes touchant le financement, ainsi que les possibilités qui sont offertes. Malheureusement, nous ne pouvons le faire que très sommairement; d'une part, des renseignements trop détaillés dépasseraient le cadre de cet exposé et, d'autre part, les conditions fort diverses, inhérentes à la structure fédéraliste de notre

pays, ne nous permettent pas d'émettre des considérations valables pour tous les cantons.

Par certains exposés antérieurs, vous savez que les aménagements d'infrastructure de nos communes touristiques doivent être beaucoup plus amples que ceux des communes ordinaires. Toutes les constructions d'utilité publique doivent être à la mesure d'une population augmentée de milliers d'hôtes, ce qui impose à ces communes des tâches excessivement difficiles, tout en leur causant des soucis de financement. En outre, il faut tenir compte du fait que le revenu fiscal de certaines de ces communes est généralement faible. Il s'agit pour la plupart des communes campagnardes, dont le substrat des contributions provient de la paysannerie, et l'on sait que la puissance fiscale du secteur agricole est bien inférieure à celle d'autres milieux économiques.

Contributions aux frais de plans d'aménagement local

Sans cesse, des spécialistes en plans d'aménagement du territoire insistent sur le fait que l'élaboration et l'accomplissement de projets d'aménagement communaux ne sont possibles qu'en fonction de *plans d'aménagement local et régional* sérieux. Il est réjouissant de constater que cette vérité s'impose de plus en plus, tout particulièrement dans les régions touristiques. Cependant, on recule devant les frais qu'entraîne l'élaboration d'un plan d'aménagement détaillé, bien que ces frais soient généralement bien inférieurs à ceux d'une petite correction routière. On reconnaîtra pourtant qu'à longue échéance les effets d'une telle correction sont bien minimes, comparés aux avantages qu'apporte une planification minutieuse de l'aménagement futur du territoire communal. L'élaboration d'un tel plan coûtera peut-être 20 000 à 100 000 fr.; un montant qui paraît exorbitant et qui fait réfléchir et hésiter! Chose curieuse, on ignore presque complètement que depuis peu l'élaboration de plans d'aménagement local peut être encouragée d'une manière décisive par des contributions fédérales et cantonales. La loi fédérale du 19 mars 1965 concernant l'encouragement de la construction de logements stipule à l'article 4:

- » 1. La Confédération encourage une occupation rationnelle du territoire et subventionne les coûts des plans d'aménagement national, régional et local servant à ce but.
- » 2. La subvention fédérale pour les plans d'aménagement régional et local est au maximum de 20% des coûts; elle n'est accordée que si le canton verse pour sa part une contribution au minimum deux fois plus élevée.
- » 3. Les cantons financièrement faibles sont autorisés à diminuer leur participation selon l'article 2. La subvention fédérale sera en l'occurrence augmentée d'autant; elle ne pourra être, toutefois, de plus de 36% des coûts ni dépasser d'une fois et demie la contribution cantonale.»

Une fois les dispositions d'exécution cantonales édictées, les plans d'aménagement local et régional pourront bénéficier d'une subvention fédérale et cantonale de 60% au maximum. Le fait qu'il existe une possibilité d'obtenir une aide financière de la Confédération et du canton pour ces projets de planification devrait inciter

chaque station touristique à aborder immédiatement cette tâche. Quant au financement du solde des frais, il est hors de doute que chaque commune pourrait l'assurer. En fin de compte, ne s'agit-il pas de mesures à longue échéance, dont le financement pourrait à la rigueur – au cas où ce serait vraiment nécessaire – être réparti sur plusieurs années. Nous estimons que ces nouvelles dispositions légales enlèvent aux communes touristiques tout prétexte valable d'ajourner plus longtemps une planification systématique.

Subventions aux aménagements d'infrastructure

Ainsi que nous l'avons déjà relevé, le plan d'aménagement local constitue la base de tous projets d'amélioration de l'approvisionnement en eau, du réseau des canalisations, des dispositifs de protection des eaux et de certains aménagements de voies de communication. La Confédération et les cantons peuvent également accorder de larges contributions à ces investissements. Nous nous bornerons à indiquer quelques taux de subventions puis nous examinerons brièvement la question du financement du solde des frais, à la charge de la commune.

Le financement d'*installations d'approvisionnement en eau* est entièrement à la charge du canton et des communes. La Confédération n'y contribue pas. La réglementation du cofinancement est fort différente d'un canton à l'autre. Certains cantons ne participent absolument pas aux frais, tandis que d'autres accordent une aide fort substantielle pour la construction de telles installations. Nous signalons ici la réglementation exemplaire du canton de Berne, qui prévoit, lorsque les conditions sont particulièrement défavorables – et tel est souvent le cas pour les localités des régions montagneuses et pour les stations touristiques – une participation allant jusqu'à 50% des frais d'alimentation en eau de la commune.

La situation est bien meilleure pour les dispositifs de *protection des eaux*, dont la nécessité est reconnue dans tout le pays, particulièrement dans les stations touristiques. On peut d'abord s'adresser à la Confédération; elle est un excellent subventionniste, puisqu'elle accorde, suivant le montant des frais et le rendement de l'impôt de défense nationale par tête d'habitant de la commune, une participation allant jusqu'à 35 % du coût total de la station d'épuration des eaux, y compris les achats de terrains, les frais d'élaboration du projet, etc. Il y a malheureusement une restriction: seules les canalisations installées en dehors de la zone de construction proprement dite donnent droit à une subvention. Par ailleurs, les cantons sont tenus de contribuer au financement de telles installations pour une part allant de 3/5^e jusqu'à 5/5^e de la contribution fédérale. Aussi peut-on affirmer que la Confédération et les cantons prennent à leur charge jusqu'à 70% des frais de toutes les installations ayant droit à des subsides. Certains cantons vont encore plus loin et prévoient des taux de subvention encore plus élevés. Notons enfin que les *usines de destruction des ordures* bénéficient dans plusieurs cantons d'une contribution cantonale fort appréciable, par exemple dans les cantons de Berne, du Valais, et dans d'autres encore. La question d'une éventuelle subvention fédérale n'est pas encore élucidée. Il est possible que dans certains cas cette aide puisse être assimilée et ajoutée au chapitre «protection

des eaux». En résumé, on peut tout de même relever que la Confédération et les cantons allouent de larges sub-sides à ces aménagements typiques des infrastructures communales. Pour illustrer cette affirmation, nous citons l'exemple d'une station touristique, avec chiffres à l'appui. Les canalisations et les installations de protection des eaux projetées par cette commune coûteront, selon estimation, 6 millions de francs. Le taux de la subvention fédérale et cantonale est d'ores et déjà fixé à 85% des frais totaux de la construction. Le reste, à la charge de la commune, se monte à 15%, soit 900 000 fr. environ. Toutefois, la construction de toutes ces installations ne pourra pas être achevée en une année, mais s'échelonnera sur plusieurs années. Comment la commune s'y prendra-t-elle, pour financer ces 900 000 fr.?

Auparavant, il me paraît indispensable de donner quelques explications au sujet des contributions de plus-value aux aménagements communaux. On sait en général de quoi il s'agit: ce sont des participations aux frais d'installations communales, payées par les propriétaires fonciers directement touchés, ou qui en profitent. Ces contributions existaient déjà autrefois pour les constructions de routes communales, les dispositifs de protection contre les hautes eaux et contre les avalanches. Depuis longtemps, elles sont également en vigueur pour les installations d'aménée d'eau. Nous ne pouvons nous étendre sur l'aspect juridique de la procédure concernant ces contributions de plus-value; cela nous mènerait trop loin. Nous ne nous en reconnaissions d'ailleurs pas la compétence. Cependant, nous pouvons d'ores et déjà signaler la parution prochaine d'un «Guide» élaboré par l'Association suisse pour le plan d'aménagement national. Cette brochure contient des directives pour l'élaboration de règlements communaux appropriés et sera remise à toutes les communes du pays. Utilisant une formule assez générale – tout en anticipant quelque peu – nous dirons qu'en principe, tous les aménagements communaux devraient, en partie du moins, être financés par les bénéficiaires directs, c'est-à-dire par les propriétaires d'immeubles. Ce mode de faire répondrait au *principe de causalité*. Les frais des installations d'approvisionnement en eau, de protection des eaux et des canalisations, devraient être couverts dans une large mesure par des contributions des «responsables», c'est-à-dire les consommateurs d'eau et les «fournisseurs» d'eaux usées. On peut envisager soit une contribution unique lors de la construction de l'ouvrage, soit des taxes de raccordement différencierées, perçues pendant une assez longue période. Selon l'avis de juristes compétents, des *contributions* ne peuvent être exigées que dans le cadre des avantages acquis. Lorsqu'une commune installe une conduite d'eau, elle décharge les propriétaires fonciers de toute obligation de capter et d'amener l'eau eux-mêmes. Dès lors, il apparaît légitime que le propriétaire d'immeuble, qui profite de cet aménagement, verse une contribution à la commune. Les terrains non aménagés et dépourvus de constructions prennent de la valeur dès qu'ils sont raccordés au réseau d'alimentation en eau et/ou à celui des canalisations. Dans ce cas également, une participation est pleinement justifiée.

L'utilisation effective d'une installation publique est financée par des *taxes*. On distingue les taxes de rachat

et les taxes de raccordement. Pour l'utilisation régulière, notamment pour couvrir les frais d'exploitation et d'entretien, il faut prévoir des taxes d'utilisation. En calculant et en fixant exactement le montant des contributions et des taxes, il serait possible, à longue échéance, de financer pour une large part ces aménagements communaux, voire même d'assurer qu'ils se suffisent à eux-mêmes financièrement parlant. Bien entendu, il sera vraisemblablement nécessaire, momentanément du moins, de faire appel à du capital étranger. En général il s'agirait simplement – sauf cas exceptionnels – d'un préfinancement à la charge de la commune.

On constate régulièrement que les communes hésitent à appliquer le principe de causalité pour assurer le financement des aménagements d'infrastructure. Cette attitude est dictée par l'idée erronée que ces travaux doivent être payés par les deniers du contribuable. En fait, l'expérience nous a prouvé que la mise à contribution de ceux qui tirent un avantage de ces installations est réalisable dans une large mesure. Nous comprenons très bien que les organes communaux de nos petites communes de montagne ne soient pas à même d'élaborer de tels règlements concernant les contributions, les taxes de raccordement et les taxes d'utilisation. Aussi ne pouvons-nous que recommander à toutes ces communes de faire appel à des spécialistes; ceux-ci sont en mesure de trouver les solutions les plus judicieuses et ils disposent des données comparatives nécessaires. Nous ne voulons pas manquer de remercier ici l'Association suisse pour le plan d'aménagement national des efforts qu'elle a accomplis dans ce domaine. Les directives afférentes à la contribution de plus-value – qui sont en préparation – répondent à une nécessité impérieuse pour les communes suisses. Revenons encore brièvement à notre exemple relatif aux installations d'élimination des eaux usées d'une station touristique: Cette commune, après élaboration d'un système raisonnable concernant la répartition des contributions et des taxes, n'aura à supporter plus qu'un montant relativement faible, qu'il faudra financer par les recettes fiscales.

Contributions aux installations touristiques

Le financement d'installations purement touristiques ne relève pas absolument des tâches communales proprement dites. Les intéressés directs, notamment ceux pour lesquels le tourisme revêt une importance vitale sur le plan économique, doivent participer à la réalisation de tels projets. Il est notoire que la Suisse ne connaît pas les subventions aux installations touristiques. La nouvelle loi qui a fait l'objet de récents débats au sein des Chambres fédérales – il s'agit de l'encouragement du crédit à l'hôtellerie et aux stations de villégiature – mérite néanmoins d'être mentionnée; elle prévoit l'octroi de prêts portant intérêt ou du cautionnement de tels crédits pour les installations des stations touristiques. Il n'est pas question de contributions à fonds perdu, comme on le pense parfois erronément dans le public. Ces crédits, qu'il s'agisse de prêts sous cautionnement bancaire ou de prêts directs de la part du nouvel organisme, porteront intérêt et devront être remboursés.

Où en sommes-nous sur le plan cantonal? Nous croyons savoir que, pour le moment, seul le canton de Berne

connaît une participation directe aux installations touristiques, cela en percevant une taxe d'hébergement de 20 ct. par hôte et par nuit. Grâce à la perception de cette taxe, le canton de Berne dispose annuellement d'environ 1 million de francs, montant qui est réservé au financement des installations touristiques. Dans le canton de Vaud, des pourparlers sont actuellement en cours au sujet d'un système semblable; ce dernier est esquissé dans le rapport de la «Commission Tissot».¹ Il est question de porter de 10 à 25 ct. par hôte et par nuit la taxe cantonale actuelle d'hébergement, aux fins de constituer un fonds pour financer les installations touristiques. La Commission Tissot propose que l'Etat verse annuellement à ce fonds une somme égale au produit de la taxe de nuitée.

On constate, dans les autres cantons également, des tendances au cofinancement des installations touristiques par les cantons; il y a lieu de s'attendre à des progrès réjouissants dans ce domaine au cours des années à venir.

Quant aux communes, elles disposent – comme jusqu'à présent – du produit des taxes locales de séjour pour la création de nouvelles installations touristiques. Il est vrai que – aux termes de la juridiction du Tribunal fédéral – ces taxes doivent être affectées en premier lieu au bien-être des hôtes. Autrement dit, elles doivent être utilisées pour les installations touristiques mises à la disposition des hôtes. Le produit des taxes de séjour a subi heureusement une augmentation notable, par suite du développement général du tourisme. Une majoration du taux de la taxe s'est même justifiée dans certains endroits. Le système des prix forfaïtaires pratiqué de plus en plus dans les hôtels a, du point de vue purement optique, effacé la taxe de séjour des notes d'hôtel; du même coup, il l'a soustraite à la critique. En outre, la plupart des stations touristiques perçoivent désormais la taxe de séjour également sur les hôtes logés chez les particuliers. Ce mode de faire s'impose partout, vu que les touristes qui logent dans des formes de l'hébergement complémentaire utilisent les installations touristiques tout autant que les clients des hôtels.

Lors de la création d'installations touristiques, on ne peut se passer des contributions directes versées bénévolement par l'hôtellerie et le commerce local. La contribution de l'hôtellerie peut se calculer assez facilement sur la base du nombre de lits (élaboration d'une «clé» de contribution). Il n'en va pas de même en ce qui concerne la participation de l'artisanat et du commerce de l'endroit. Ici, on ne peut généralement faire appel qu'au sens de la solidarité de tous les milieux intéressés au tourisme. Il est vrai que le profit que le commerce et l'artisanat tirent du tourisme est certainement plus facile à déterminer que naguère, bien qu'il faille parfois avoir recours à la férule fiscale! On peut aussi faire le total des achats directs de l'hôtellerie auprès des fournisseurs et artisans locaux, aux fins d'établir la preuve des interférences économiques. Il est toutefois réjouissant de relever que le commerce et l'artisanat sont de plus en plus disposés à participer au financement d'installations touristiques.

¹ «Le tourisme vaudois et son apport économique», rapport de la Commission extra-parlementaire de l'Etat de Vaud pour l'étude du tourisme, Lausanne 1966.

En ce qui concerne la participation aux installations touristiques à partir des taxes de séjour ou des taxes de sport, nous remarquons que les problèmes financiers ne sont pas résolus seulement par les contributions uniques au moment de la construction de l'installation; ce sont plutôt les contributions annuelles aux fins d'amortir les capitaux étrangers qui y contribuent. Il va sans dire que les recettes constituées par les taxes de séjour doivent aussi aider à couvrir partiellement les déficits d'exploitation éventuels de telles installations. Le touriste participe donc, en quelque sorte, par la voie de la taxe de séjour, aux installations qu'il utilise; ainsi, il ne devra pas être sollicité à chaque occasion.

Nous reviendrons encore sur d'éventuelles participations directes des communes à de telles installations. Auparavant, parlons brièvement de la construction et du financement des moyens de transport touristiques. Sans aucun doute, nombre de nos lieux de vacances dépendent, dans une large mesure, de moyens de transport idoines à destination de sites panoramiques et des champs de ski. Aussi compte-t-on actuellement en Suisse plus de 200 téléphériques et environ 500 téléskis. En principe, l'exploitation de telles installations de transport devrait, financièrement, se suffire à elle-même. Or, de récents exemples démontrent que ce n'est plus le cas partout. Dénormes dépassements du coût de la construction de téléphériques occasionnent, ici et là, durant les premières années d'exploitation déjà, d'amples mesures d'assainissement. Ces signes alarmants donnent à réfléchir et devraient inciter à la prudence les Comités d'initiative pour la construction de nouveaux téléphériques, comités qui foisonnent encore à l'heure actuelle. Sur le vu des prospectus d'émission de certains téléphériques, on a nettement l'impression que ces Comités d'initiative font preuve, en ce qui concerne leurs projets de construction, d'un optimisme exagéré. Aux fins de rassembler le capital nécessaire à couvrir les risques de telles entreprises, on ne recule pas devant les promesses les plus téméraires. Cet optimisme se fonde le plus souvent sur une surestimation des champs de ski et des possibilités d'excursion de la région prospectée. En outre, les recettes présumées, notamment les recettes moyennes par trajet, font l'objet d'estimations trop élevées, bien qu'une simple consultation des statistiques fédérales des transports – dont les données sont extrêmement complètes et sérieuses – devrait empêcher ces erreurs d'appréciation. Quant à la détermination du coût de la construction, elle est très souvent des plus superficielles, car on ne dispose pratiquement de devis précis et définitifs que pour l'équipement technique. Ces tendances appellent un avertissement sérieux. Il est temps que le public sache que l'octroi d'une concession fédérale ne constitue malheureusement aucune sorte de garantie de rentabilité pour les projets de téléphériques. La Confédération n'a pas à se prononcer sur la rentabilité d'une entreprise. En conséquence, l'octroi de la concession ne signifie pas que la souscription d'actions soit dénuée de risques, comme on le pense ici et là.

Nous ne voudrions pas laisser croire ici que nous ne préconisons que des installations assurant absolument un bénéfice. Bien au contraire, nous pensons qu'une installation de transport à but touristique peut être d'une

importance décisive pour une station, même si elle n'apporte pas de bénéfices, et qu'elle mérite d'être encouragée par tous les moyens. Il faudrait cependant, en tout cas, assurer au moins la couverture des frais, au besoin par la participation financière de tiers.

Ces remarques nous amènent à poser la question de principe si, oui ou non, commune ou même canton doivent participer au financement de l'équipement touristique. La vie économique de notre pays est basée sur le principe de l'économie libre et notre position envers les interventions de l'Etat est plutôt négative, voire méfiante. D'un autre côté, nous pensons toujours que l'Etat, le canton et, avant tout, la commune devraient participer financièrement à toutes sortes d'installations. En particulier, dans nos stations de vacances, on demande aussi à la commune une participation financière active au développement des installations touristiques. Comment peut-on justifier cette position ? Nous devons premièrement nous rendre compte que là où rien n'a été semé on ne peut rien récolter. Il ne faut donc pas songer à attirer un plus grand nombre de touristes, si nous ne sommes pas en mesure de leur offrir quelque chose de plus ou du nouveau. Même une publicité intensive en faveur d'une station ne peut, à la longue, porter des fruits, si les promesses faites ne reposent pas sur des services réels, c'est-à-dire si rien ne peut être offert au touriste.

Ce ne sont pas seulement l'hôtellerie, le commerce et l'artisanat, mais en fin de compte aussi les autorités communales qui ont intérêt au développement de la station touristique, car c'est par l'imposition fiscale de l'hôtellerie, du commerce, de l'artisanat et de toutes les autres professions que la commune doit couvrir ses dépenses. Pour faire face à la multiplicité de ses tâches, la commune touristique doit avoir de grosses ressources fiscales. Comme nous l'avons déjà relevé plus haut, une grande partie de la charge fiscale repose souvent sur la paysannerie, économiquement faible. La commune a donc un intérêt primordial à ce que le tourisme se développe et prenne de l'extension; aussi devrait-elle soutenir activement toutes les mesures tendant à consolider cette branche économique. Si donc une commune participe au financement d'une installation touristique, qui ne pourrait prospérer par ses seuls moyens, elle agit finalement au plus fort de ses intérêts. De ce fait elle renforce l'attrait touristique de l'endroit, augmente la capacité de concurrence de la station, développe tout le complexe économique du tourisme et augmente ainsi les ressources fiscales qui en découlent. Chez nous, on a toujours tendance à considérer l'aide des pouvoirs publics comme «contribution à fonds perdu» dès que des entreprises incapables d'assurer seules leur exploitation en bénéficient. Cette manière de voir nous semble particulièrement erronée lorsqu'il s'agit d'installations touristiques, lesquelles ne sont que rarement rentables en soi. Nous devons tendre de plus en plus à considérer l'ensemble de la station ou du centre touristique comme *une seule entreprise*. C'est *l'ensemble* de la station touristique qui doit être rentable, et non pas chaque installation particulière. Aussi est-ce plutôt sous l'angle de l'économie globale qu'une aide publique à certaines installations touristiques de la station se justifie.

Subventions publiques – Effet multiplicateur

N'oublions pas, dans la discussion sur la participation de la commune au financement d'installations touristiques, la théorie de l'effet multiplicateur dont on a beaucoup parlé, mais rarement prouvé l'existence. Cet effet multiplicateur, il en est aussi beaucoup question dans les milieux touristiques, mais on ne se représente pas exactement de quoi il s'agit. Selon la théorie économique moderne, le revenu national augmente, pour chaque investissement, d'une somme équivalant à plusieurs fois le montant d'un tel investissement supplémentaire. Le multiplicateur se trouve être, dans le cas particulier, le coefficient indiquant dans quelle mesure le revenu national augmente à la suite de chaque investissement (v. P. A. Samuelson). Dans notre cas, nous devons interpréter cette notion de l'économie politique comme suit: un nouvel investissement dans une station touristique déclenche d'abord une activité économique limitée dans le temps, qui apporte de nouveaux revenus à presque toutes les branches de l'économie locale ou régionale, qui sont équivalents au multiple de l'investissement initial. Le but d'un tel investissement est d'attirer un plus grand nombre de touristes et de les engager à prolonger leur séjour. Si ce but est atteint, les recettes augmentent dans la station et l'effet multiplicateur entre de nouveau en jeu. Les nouvelles recettes que cela crée dans la station et la région ne se limitent pas aux seules dépenses des touristes. Bien plus, ces sommes supplémentaires dépensées par les touristes, comme toutes les dépenses faites dans la station, changent encore *plusieurs fois* de main.

Exemple: L'hôtelier encaisse un montant de 50 fr. pour un jour de pension supplémentaire (1^{re} main). Ce montant ne reste pas dans la caisse de l'hôtelier. Environ 40% sont utilisés à l'achat de denrées alimentaires dans le commerce local. Il en découle que 20 fr. des 50 fr. ci-dessus représentent *un nouveau revenu pour la station*, mais dans une autre branche économique. Le boucher transmet au paysan, à qui il achète le bétail, une partie des dépenses pour denrées alimentaires mentionnées ci-dessus. Une autre partie de ses ressources va à son personnel, *lequel la dépense une nouvelle fois*, au moins partiellement, dans la station. Cet exemple peut être poursuivi à volonté. Chaque partie des 50 fr. dépensés à l'origine par le touriste, et qui est dépensée dans la station et non destinée à l'épargne, crée de nouveaux revenus. Il est probable que ces 50 fr. représentent pour la station un revenu total de 100 à 150 fr. (multiplicateur: 2-3!).

Le fisc s'intéresse à tous ces revenus, c'est-à-dire qu'il en prélève une partie. Il s'occupe non seulement des revenus de l'hôtelier, mais encore de ceux du personnel d'hôtel, des fournisseurs ou artisans établis dans la station et même, pour finir, du revenu de l'investissement initial. Si les pouvoirs publics participent à des investissements touristiques bien considérés, augmentant la fréquentation de la station, ils accroissent le revenu global de la station dans une large mesure. Par ce fait, les recettes fiscales augmentent en proportion. Nous espérons avoir, par ces explications, facilité la compréhension de l'effet multiplicateur des investissements et dépenses touristiques.

tiques. Certaines restrictions doivent toutefois être envisagées car l'exemple cité est quelque peu simplifié.

Récapitulation

Nous avons essayé d'expliquer, dans la mesure où un tel exposé le permet, quelques problèmes financiers d'une station touristique et leurs solutions possibles. Les conditions varient beaucoup selon les stations et encore plus selon les cantons. Nous espérons cependant avoir démontré, au moins en partie, que la plupart des problèmes de financement de nos stations touristiques peuvent être résolus si on les envisage sainement. Nous nous permettons de résumer le contenu de notre exposé comme suit:

1. Lors du financement d'installations d'infrastructure appartenant aux communes, il doit être tenu compte dans une plus large mesure du principe de causalité. Il faut que la participation de la commune, soit celle de l'argent des impôts, puisse être relativement faible, cela en épuisant d'abord les subventions fédérales et cantonales, parfois très importantes.
2. Le financement de l'équipement touristique, dans un sens large, doit avoir, en règle générale, une base plutôt locale. Les milieux directement intéressés au tourisme doivent y participer dans une large mesure, ce qui n'est malheureusement pas toujours le cas.
3. Certains cantons prévoient déjà maintenant ou dans un avenir rapproché leur participation financière lors de la construction d'installations touristiques, car ils reconnaissent à juste titre que le canton en sa qualité d'autorité fiscale souveraine est intéressé au développement touristique.
4. Une participation accrue des pouvoirs publics, spécialement des communes, au financement d'installations touristiques non rentables se justifie si la capacité de concurrence de la station en est améliorée, son économie développée et, par voie de conséquence, son revenu fiscal sensiblement augmenté. Il faudrait tenir compte dans une plus large mesure, dans ce cas, de l'effet multiplicateur des recettes touristiques.
5. Lors de l'étude financière de la création de nouvelles installations touristiques, il ne faut pas considérer un projet isolément. Nous devons apprendre à voir l'*ensemble de la station touristique comme une unité ou une entreprise économique* qui aura forcément quelques secteurs non rentables. Si tout l'endroit est florissant, le soutien même par des subventions publiques se justifie pour de telles installations touristiques, car la commune représente une partie importante de l'entreprise station touristique X.

Si le financement de certaines installations touristiques dans nos stations, favorisées par la nature et la beauté du paysage, donne actuellement passablement de fil à retordre, cela ne doit pas nous empêcher de saisir ces questions avec la plus grande énergie et de les résoudre. Il serait honteux qu'en un pays aisné comme le nôtre l'on n'arrive pas à surmonter de telles difficultés. Pensons un peu à l'âme de pionnier de nos prédécesseurs qui, dans des conditions beaucoup plus difficiles, ont par leur esprit de sacrifice et leur foi créé l'industrie touristique de notre pays. Par une meilleure collaboration, un peu de fantaisie

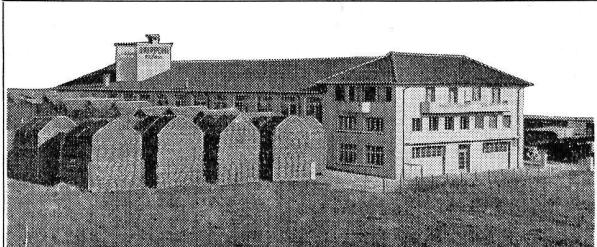


Lausanne
Rue Saint-Martin 3
Ø 234567

Morges
Rue Saint-Louis 4
Ø 7137 64

Ami Boulaz
Société anonyme
Chauffages
tous systèmes

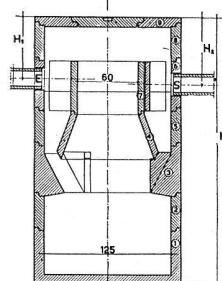
Genève
Rue de Hesse 1
Ø 26 26 93



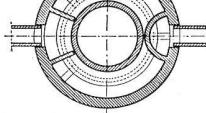
GIUPPONE FRÈRES
Entreprise de menuiserie
LAUSANNE-MALLEY 16 Tél. (021) 24 01 61

Fosse de décantation «L.C.F.»

pour l'épuration mécanique des eaux usées



conforme aux normes de
l'A.S.P.E.E.



En éléments préfabriqués
jusqu'à 50 cm. longueur

Modèles pour habitations
jusqu'à 15 personnes



Ø (021) 76 33 22
Fabrique de produits en ciment
L. Cornaz & Fils, Allaman

G. NÖSSLER & CIE

CHAUFFAGE ET VENTILATION

18, rue de Lausanne
1201 Genève

✓ bureau 31 27 37
✓ privé 36 92 23

Représentation générale pour la Suisse de



Meissner & Wurst - Stuttgart
Appareils et installations de climati-
sation tous systèmes

28

Papiers peints

BORGNANA & Cie

Lausanne
Beau-Séjour 1 (annexe B.C.V.)
Tél. 23 24 45

Chauffages centraux

WILLY BRAUCHLI

Lausanne Av. Tissot 2 Tél. (021) 23 32 95
Genève Chêne-Bourg Tél. (022) 35 40 34

CONSTRUCTIONS
MÉTALLIQUES

GARZETTA
& Cie
Carouge-Genève

et de résolution, nous adapterons nos magnifiques régions touristiques aux goûts de la clientèle, afin que celle-ci puisse se délasser, pratiquer les sports et par cela puiser de nouvelles forces pour les tâches épuisantes qui les attendent au bureau ou à la fabrique. Nous avons la garde de régions touristiques magnifiques, il est donc de notre devoir de les conserver à nos semblables par une planification sage et scrupuleuse.

Le bois dans les grandes constructions

Il est permis de se demander si le bois a encore un rôle à jouer dans la construction moderne. Les grandes halles ne se font-elles pas en béton, en acier ou en métal léger, les toits en plastique, les échafaudages en tubes d'acier ? Utilise-t-on encore du bois dans les grands bâtiments locatifs où les combles sont supprimés, où les planchers sont des dalles en béton armé et les revêtements de sols des matières plastiques ? Dans cette rapide évolution, reste-t-il encore une place pour le bois ?

Certes, le long de nos routes principales et de nos voies de chemin de fer, on ne voit plus guère de ponts en bois et la part du bois dans les grands immeubles s'est réduite à peu de chose. Pourtant, chaque jour, de nouveaux ouvrages en bois s'édifient dans notre pays. Il ne s'agit nullement de baraques provisoires ou de maisonnettes de jardins, mais d'églises et d'écoles, de salles de gymnastique, de grands échafaudages, de halles et d'entrepôts pour l'industrie, l'artisanat et l'agriculture. Les intéressantes constructions de l'Expo, qui donnèrent une excellente vue générale des possibilités du bois, ne sont pas encore tombées dans l'oubli.

On retiendra ici que l'ouvrage «Documentation Bois», publié par Lignum, Union suisse en faveur du bois, a trouvé cinq fois plus d'amateurs que le chiffre prévu à l'origine. Dans de nombreux pays, les prescriptions relatives à la construction ont été revisées et étendues, afin que le bois puisse bénéficier des plus récentes découvertes. Jamais encore les recherches sur le bois n'ont été poussées aussi intensivement et sur un front aussi large qu'aujourd'hui. Les indications qui suivent donneront une idée des directions que prend l'évolution.

En Amérique et en Angleterre, les constructions en poutres lamellées connaissent une ère de prospérité. A Klagenfurt, en Autriche, on a construit récemment une halle de bois en arcs à trois articulations de 95 m. de portée. En Allemagne, des travaux sont en cours pour rechercher les possibilités d'utiliser les feuillus pour la fabrication de poutres lamellées. L'industrie chimique a pris une part prépondérante au développement de la technique du col-

EXPOSITION PERMANENTE DE LA CONSTRUCTION

Place de la Gare 12
Lausanne

Toujours les nouveautés de la construction