

Zeitschrift: Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales

Herausgeber: Société d'Etudes Economiques et Sociales

Band: 61 (2003)

Heft: 4: Regards sur le management : des savoirs à l'action ; Administration et gestion publique. I

Artikel: Tous les chemins mènent-ils au Tessin

Autor: Scaglione, Miriam

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-141402>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

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

TOUS LES CHEMINS MÈNENT-ILS AU TESSIN ?

Miriam SCAGLIONE

Ecole hôtelière de Lausanne

The Lausanne Institute for Hospitality Research

miriam.scaglione@ehl.ch

Résumé

Le Tessin est un canton qui fait rêver. Son climat agréable, sa cuisine, le charme de sa langue nous font sentir tout de suite en vacances, loin, très loin de la Suisse, et pourtant...

L'accident du Gothard d'octobre 2001 a montré à quel point ce canton est redevable des communications routières.

Le présent travail a été inspiré par cet accident. En effet, nous avons appliqué des modèles statistiques pour évaluer l'importance des voies de communication routières et ferroviaires sur l'industrie hôtelière suisse.

Les résultats montrent des préférences différentes quant à ces voies, selon la catégorie de touristes. En effet, l'étude montre que les Européens utilisent plutôt la route que le rail et le Tunnel du Gothard au détriment des autres tunnels ou cols alpins.

En revanche, pour les Suisses, d'autres tunnels ou cols, par exemple au Simplon, sont aussi importants que le Gothard.

Le Tessin : un peu d'histoire...

L'histoire du Tessin est intimement liée au massif du Gothard.

Jusqu'au XV^{ème} siècle, le Tessin est resté soumis à l'influence italienne. Toutefois, au cours de la deuxième moitié du XIV^{ème} siècle, les cantons de la Suisse primitive, déjà libérés de l'autorité autrichienne, s'intéressent à la route du Gothard et tentent de contrôler le versant méridional du col.

La première phase d'expansion commence par une « descente » des gens d'Uri, dès 1331, suivie - entre 1407 et 1419 - par la conquête du bassin supérieur du fleuve (Leventina), du val Verzasca et de la vallée de la Maggia. Aux XVe et XVIe siècles, l'œuvre des Waldstätten fut parachevée grâce à la coopération de l'ensemble de la Confédération: prise du val Bellinzona, de Locarno (1513) et du Sotto-Ceneri. La paix perpétuelle conclue avec la France (1516) ampute les Suisses d'une partie de leurs acquisitions (val d'Ossola), mais leur confirme la possession du Tessin, dans le tracé compliqué et artificiel de frontières difficiles à surveiller (enclave de Campione d'Italia), sous forme de bailliages communs à Uri, Schwytz et Nidwald ou de possessions indivises entre les confédérés (sauf Appenzell).

Après la Révolution française et la conquête de la Lombardie par Napoléon Bonaparte, ce dernier comprend que cette terre ne peut être gouvernée par un système unitaire, tel le système français, et elle est intégrée à la Confédération helvétique en 1803. Le canton a dès lors trois chefs-lieux, en alternance tous les 6 ans : Locarno, Lugano et Bellinzone.

Le Tessin constitue, de par son histoire et sa situation géographique, un lien entre l'Europe du nord, germanique et la péninsule italique. Sans être ignorant des problèmes de la péninsule, ce canton a toujours maintenu sa volonté d'indépendance et son union avec la Confédération.

Le Gothard avec son col, surnommé le « Portier des Alpes », est la voie à la fois naturelle et directe entre la plaine centrale du Pô et l'Europe du nord. La naissance de la Confédération helvétique autour du Lac des Quatre Cantons et la croissance de Zürich et de Milan, au nord et au sud respectivement, lui ont valu sa réputation de col indispensable au commerce continental.

On estime que le col du Gothard a été utilisé dès 1230. Jusqu'en 1300, ce col était l'artère internationale de passage de marchandises et de personnes, remplaçant ainsi les passages du canton du Valais.

Durant le XVII^e siècle, transitent par le Gothard, vers l'Allemagne, la vallée du Rhin, les Flandres et l'Angleterre, les épices, la soie, les vins, tandis que descendent, vers le sud, le bétail, le cuir, l'avoine, le sel, les céréales et les métaux des pays au nord des Alpes.

Malgré sa proximité avec ce col par excellence des Alpes, le Tessin a souffert durant des siècles d'un problème d'isolement important, attendu que ce col n'était ouvert que durant la belle saison. Ce ne fut que le 23 mai 1881 que fut ouvert le premier tunnel ferroviaire, dont la construction avait commencé en 1872. Cette œuvre majeure d'ingénierie fut réalisée par l'ingénieur genevois Louis Favre, lequel décéda durant et dans sa construction, soit en 1879. Cette construction est considérée comme l'une des plus grandes œuvres du XIX^e siècle. Le forage du tunnel posa d'énormes difficultés et dura exactement du mois de septembre 1872 au mois de février 1880, coûtant la vie à de nombreux autres ouvriers du chantier, outre celle de l'ingénieur lui-même. Un monument commémoratif a été

érigé pour rappeler ce triste bilan. Le mandataire de l'œuvre était l'Union du Gothard, constituée en 1863. Ce consortium regroupait les cantons intéressés, l'Italie, la Confédération de l'Allemagne du nord et l'Empire allemand (1871). L'objectif était d'unir les réseaux ferroviaires de l'Allemagne du sud au réseau ferroviaire de Lombardie. La ligne fut électrifiée en 1920-1921.

En 1980, on inaugura une galerie routière. A partir de ce moment, la route l'emporta sur le train, ce qui causa d'énormes problèmes non seulement du point de vue des retards dûs aux embouteillages, mais également du fait des problèmes évidents liés à l'environnement que cela entraîna pour les zones riveraines.

Il est possible d'utiliser d'autres tunnels et points de passage (cols), tels le Col du Simplon ou le tunnel du San Bernardino. Cependant, dans les sections suivantes, nous verrons que pour les Européens, ces cols n'occupent qu'une place secondaire par rapport au tunnel du Gothard, en fonction de raisons tant géographiques que comportementales qui expliquent ce résultat statistique.

Le Tessin : sa géographie physique, humaine et économique

Comme le dit l'Encyclopédie Universalis dans sa rubrique sur le Tessin, ce dernier est constitué de zones bien distinctes:

L'axe transversal du Monte-Ceneri le partage en deux régions traditionnelles, qui correspondent à des milieux naturels fortement contrastés, le Sopra-Ceneri, dont les rivières convergent vers le lac Majeur (Verbano) et le Sotto-Ceneri, autour du lac de Lugano (Ceresio). La montagne tessinoise a été découpée dans les nappes de roches métamorphiques résistantes par les réseaux du Tessin et de son affluent le Brenno (val Blenio), de la Maggia et de la Verzasca. Ces vallées sont séparées par de longues crêtes monotones, d'altitude moyenne de 2 000 à 3 000 mètres. Accidentées de gradins, barrées de verrous, propices aux installations hydroélectriques, ces auges encaissées ont été façonnées par l'érosion glaciaire du Quaternaire. Ce même phénomène explique la topographie des lacs insubriens, anciens fjords, surcreusés en couloirs étroits et sinueux, au-dessous du niveau de la mer (lac Majeur: — 174 m; lac de Lugano: — 17 m).

Sa forme est celle d'un triangle renversé, avec sa base dans les Alpes et sa pointe sud avançant jusqu'à 50 km de Milan. La hauteur de ce triangle est d'environ 100 km à vol d'oiseau.

Différences entre les deux régions. Dans le Soto-Ceneri, la tonalité générale est méditerranéenne. Les températures sont élevées (plus de 12 degrés), mais également les précipitations abondantes qui tombent au printemps et en automne sous forme de violentes averses orageuses et atteignant un total de 1'500 à 2'000 millimètres. L'ensoleillement prolongé et l'humidité ont favorisé la croissance exubérante des espèces indigènes (lauriers, oliviers) et des plantes importées (mimosas, magnolias, palmiers) qui donnent à cette zone une touche d'exotisme tropical.

La région du nord du canton présente des conditions climatiques beaucoup plus dures, en particulier dans les montagnes fortement enneigées. Le paysage se caractérise par des forêts de conifères et de hêtres, et sur les sols acides, des châtaigniers.

Lorsque le touriste se trouve dans la région des lacs, au dépaysement du climat s'ajoute la beauté de la langue de Dante et la qualité de la cuisine méditerranéenne qui, bien que simple, est exquise.

Quelques statistiques

Avec ses 2'800 km carrés, le canton du Tessin couvre 7% de la superficie totale de Suisse. Sur 1881,8 km de frontières nationales (y compris les enclaves), le Tessin en comporte 207,6 (y compris Campione). La frontière totale du canton mesure 351 km.

Le point le plus élevé est le Rheinwaldhorn (3402 m d'altitude), le village situé le plus haut est Bosco-Gurin (1507 m). Le bourg le plus bas du canton est Ascona (199 m d'altitude).

La population totale du canton est répartie comme l'indique le tableau 1.

<i>Total</i>			<i>Hommes</i>			<i>Femmes</i>		
Total	Suisses	Etrangers	Total	Suisses	Etrangers	Total	Suissesses	Etrangères
311'356	230'763	80'593	149'056	106'084	42'972	162'300	124'679	37'621
100%	74.12%	25.88%	100%	71.17%	28.83%	100%	76.82%	23.18%

Tableau 1 : Population du canton répartie entre suisses et étrangers pour les hommes et les femmes (données au 31 décembre 2000)

La population active se compose de 155'100 places de travail à plein temps, dont 45'900 (29,6%) se regroupent dans le secteur secondaire et 109'300 (70,47%) dans le secteur tertiaire selon les données du quatrième trimestre de 2001. La répartition entre les secteurs est proche de celle constatée pour la Suisse.

Les industries de fabrication au Tessin sont l'industrie des machines et du métal, suivies de l'industrie de la confection (industrie du vêtement). L'industrie de l'hôtellerie et de la restauration occupe la cinquième place en importance sur le plan de la création d'emplois.

La main-d'oeuvre étrangère constitue les 46,81% (domiciliés, frontaliers, saisonniers), comme l'indiquent les données du mois d'avril 2002. Ce nombre augmente durant la saison estivale du fait des besoins de l'industrie hôtelière à cette époque de l'année.

Le secteur primaire, constitué de l'agriculture et de la pêche, est celui qui emploie le moins de main-d'oeuvre étrangère (1.49%), suivie par le secteur secondaire (44.14%). Finalement, le secteur

tertiaire est celui qui occupe le pourcentage le plus élevé de main-d'œuvre étrangère (54.36%) ; selon les données d'avril 2002.

La force du Tessin réside dans les secteurs secondaire et tertiaire.

La figure 1 montre la répartition de la valeur ajoutée selon les divers secteurs¹.

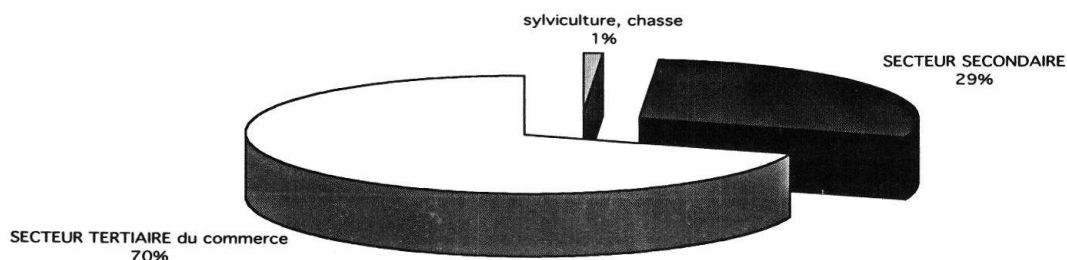


Figure 1: Répartition de la valeur ajoutée des industries dans le secteur tertiaire

La figure 2 montre que le secteur hôtelier représente les 5% du total de la valeur ajoutée du secteur tertiaire.

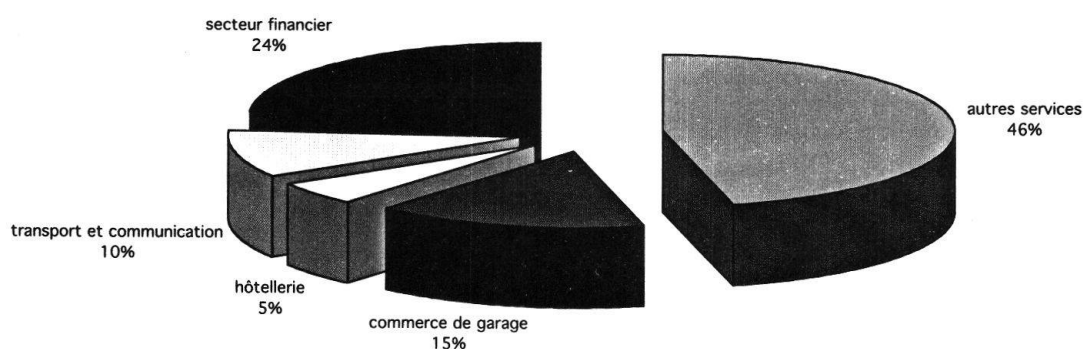


Figure 2 : Répartition de la valeur ajoutée des industries dans le secteur tertiaire.

En ce qui concerne le secteur secondaire, l'industrie et l'artisanat occupent, selon les données du mois d'avril 2000, les 98% de la main-d'œuvre étrangère de ce secteur.

Dans le secteur tertiaire, l'industrie de l'hôtellerie emploie les 26,67%, suivie par le commerce avec les 24,85% du total du secteur.

Finalement, nous pouvons dire que l'économie du Tessin dépend de *manière très étroite de la conjoncture économique*, en particulier en ce qui concerne l'industrie hôtelière. Cette dernière est également liée à la qualité des communications avec l'Europe du nord.

L'industrie hôtelière

Le nombre total d'établissements hôteliers et de cure en 2001 était de 421 ; ils comptent 18'785 lits pour 9'878 chambres. Le *taux d'occupation des chambres pour cette même année a été de 48,7%*. La figure 3 montre l'évolution du nombre d'établissements hôteliers et de cure depuis 1984.

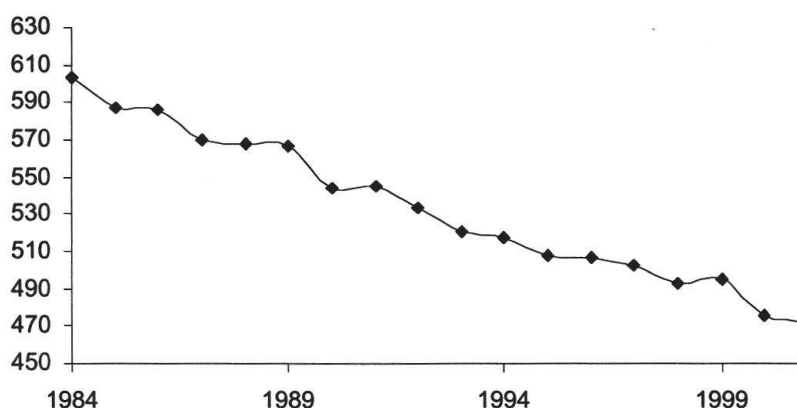


Figure 3 : Evolution du nombre d'hôtels et d'établissements de cure au Tessin.

Cette diminution de la capacité hôtelière est réelle. Il est impossible de dire que ce phénomène est dû à une unification d'enseignes comme, par exemple, dans le cas de Hong Kong. En effet, la figure 4 révèle une diminution du nombre de lits dans le canton.

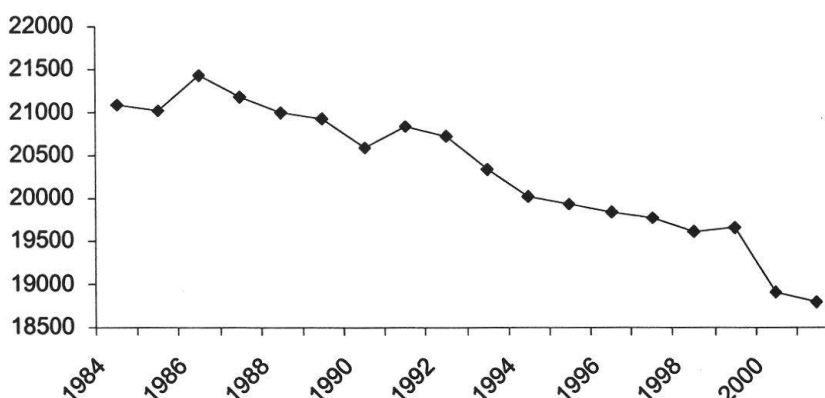


Figure 4 : Evolution du nombre de lits dans les hôtels et les établissements de cure.

Dans les sections suivantes, nous verrons que cette diminution de la capacité hôtelière du canton est cohérente avec la diminution des *nuitées* dans ce canton.

Le Tessin semble être en concurrence avec d'autres destinations plus ou moins lointaines, du fait de la baisse des prix de billets d'avion.

La composition structurelle du tourisme dans le canton du Tessin est la suivante :

Pour les années 1990-2001, le nombre total de nuitées dans le canton du Tessin représente une moyenne de 3'440'000, ce qui équivaut approximativement à 10% du total enregistré pour l'ensemble de la Suisse. Durant cette même période, les nuitées des voyageurs suisses ont représenté environ 40% du total enregistré, alors que celles des voyageurs européens en ont représenté 34%. Le total des deux catégories est d'environ 74,5% du nombre global de nuitées.

Les nuitées des voyageurs européens dans le canton du Tessin présentent la structure suivante pour les cinq nationalités les plus importantes: premiers, les Allemands avec 58%; deuxièmes, les Italiens avec 16%; troisièmes, les Anglais et les Néerlandais avec environ 5,5% chacun, et enfin les Français avec 3,5% du nombre total.

Le graphique des nuitées mensuelles pour les deux catégories, pour la période de janvier 1990 à mars 2002, est représenté dans la figure 5. La structure mensuelle saisonnière est typique pour les mois d'été. La figure 6 montre le détail par saison.

Le graphique montre clairement que la haute saison s'étend sur les mois de juin, juillet et août, la haute saison pour les visiteurs européens étant le mois d'août et pour les Suisses le mois de juillet.

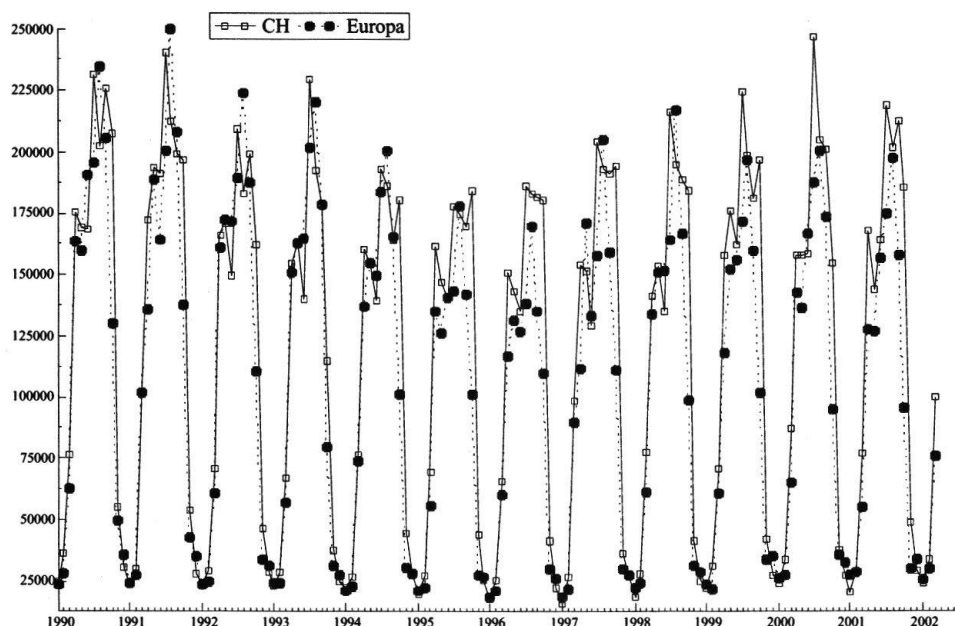


Figure 5: Nuitées des touristes suisses et européens au Tessin

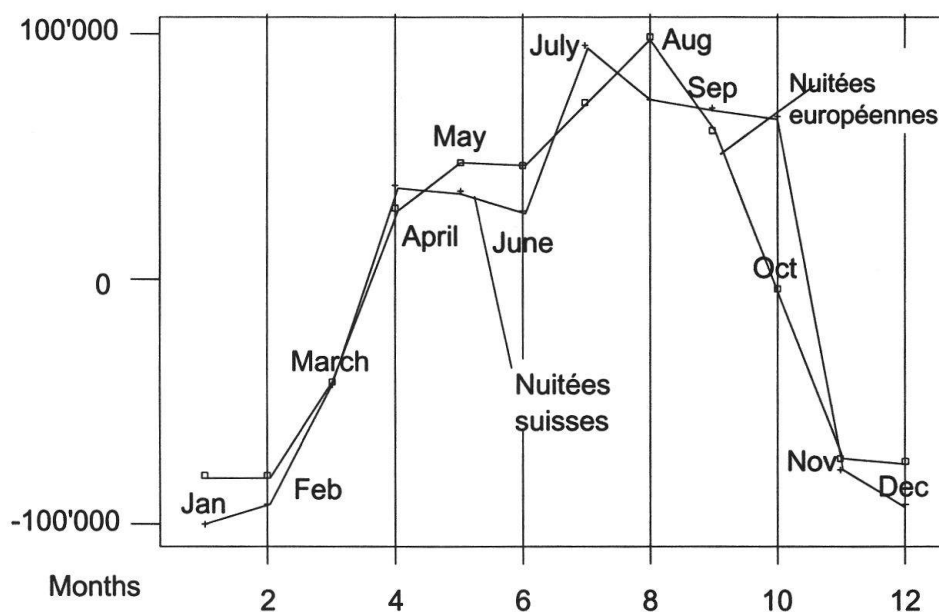


Figure 6: Composantes saisonnières parallèlement pour les Européens et les Suisses.

Bien que les nuitées de touristes américains ne soient pas prises en considération dans cette étude, les composantes saisonnières sont rapportées (figure 7), de manière à montrer qu'elles suivent une structure saisonnière estivale. La haute saison, pour les nuitées des visiteurs américains, s'étend sur les mois de juillet, de septembre et de juin.

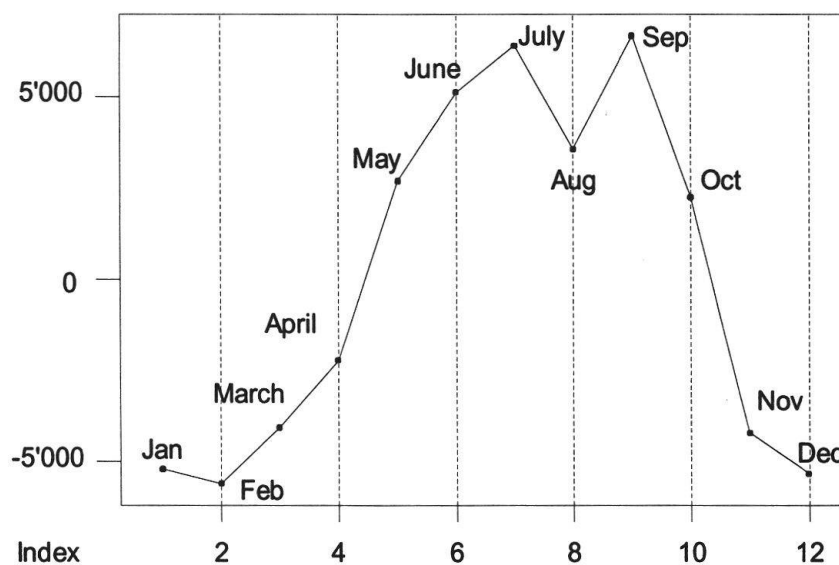


Figure 7: Composante saisonnière pour les nuitées des touristes américains.

Données relatives aux transports

Les données relatives aux transports sont de trois types différents.

- Décompte des voitures, circulant dans les deux sens dans le tunnel du Gothard, au col du Simplon et dans le tunnel du San Bernardino².

La figure 8 montre ces différentes courbes par mois, de janvier 1990 à avril 2002, en indiquant que la composante saisonnière est une composante estivale. L'ellipse apparaissant dans le graphique correspond au mois de novembre 2001, lorsque le tunnel du Gothard était fermé suite à l'accident survenu le 24 octobre.

- La courbe correspondant au nombre moyen de passagers par jour durant le mois considéré est représentée à la figure 9³; là encore, le schéma saisonnier présente une structure estivale. La ligne en pointillé montre l'entrée en service du train Cisalpino; et comme le dit son site Internet:

La société Cisalpino AG a été fondée le 23 novembre 1993 par la société ferroviaire italienne (TrenItalia) et les chemins de fer fédéraux suisses (CFF). Les autres parties prenantes sont BLS (chemins de fer), ainsi que les cantons de Vaud, du Valais, de Bâle-ville, de Fribourg, du Jura et de Neuchâtel. Le but et la raison d'être de la société sont de soutenir le trafic ferroviaire entre l'Italie et la Suisse grâce à une nouvelle génération de trains (ETR 470), un horaire arrangeant, avec peu d'arrêts intermédiaires et une touche d'"italianité"⁴.

Des données sûres sont disponibles pour les mois de janvier 1991 à juin 2001, bien que le graphique montre l'ensemble de la série représentée jusqu'au mois de mars 2002. Il révèle l'influence que ce service a eu sur l'augmentation du nombre de passagers des chemins de fer.

- Finalement, la figure 10 fait état du nombre de passagers enregistrés dans les vols commerciaux par l'aéroport de Lugano⁵. Sur le plan saisonnier, ces séries ne suivent pas un schéma estival. Dans la figure 11, le schéma saisonnier des nuitées européennes est superposé avec les composantes saisonnières du transport commercial aérien. La figure 11 montre clairement que les mois de juillet et août constituent la saison basse, ce qui laisse supposer que le transport commercial aérien ne suit pas le même schéma que les nuitées de touristes européens. Un résultat semblable pourrait être dégagé pour les nuitées des touristes suisses et américains. La composante saisonnière du transport aérien présente la structure du tourisme d'affaires, soit basse durant la saison touristique estivale la plus forte et élevée durant les mois habituellement consacrés au travail, autrement dit les mois de mars, mai, octobre et novembre. Les mois de décembre et janvier sont ceux des vacances de Noël, alors que le mois de février - du moins en Suisse - est celui des vacances de ski et que le mois d'avril est le mois des vacances de Pâques.

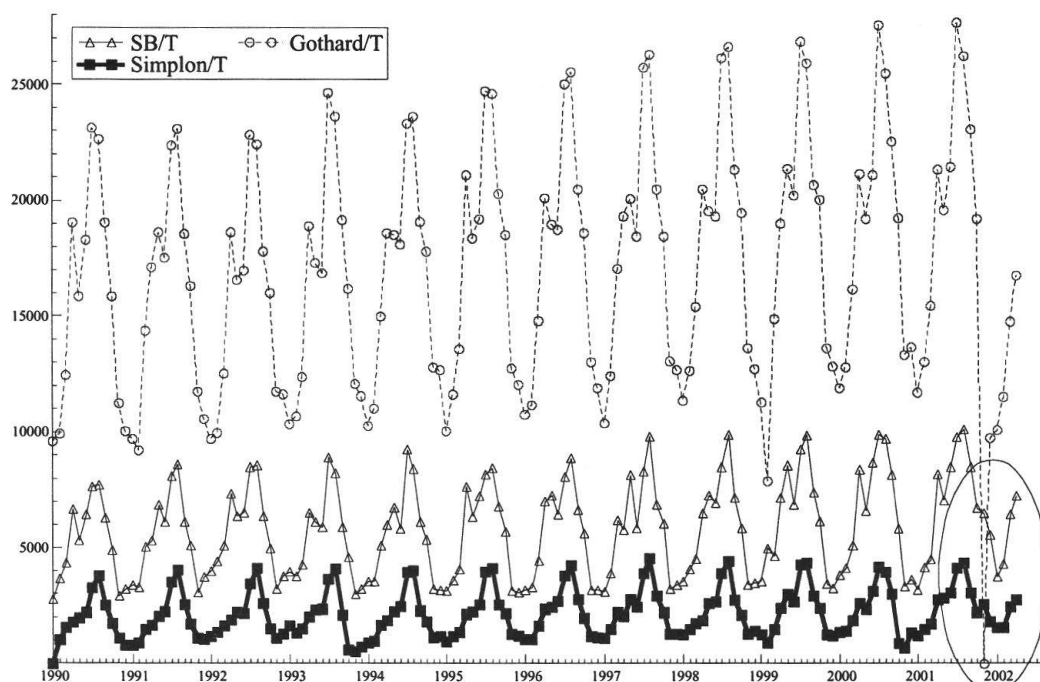


Figure 8 : Courbes des voitures comptées dans les deux sens
au point de passage des cols et des tunnels.

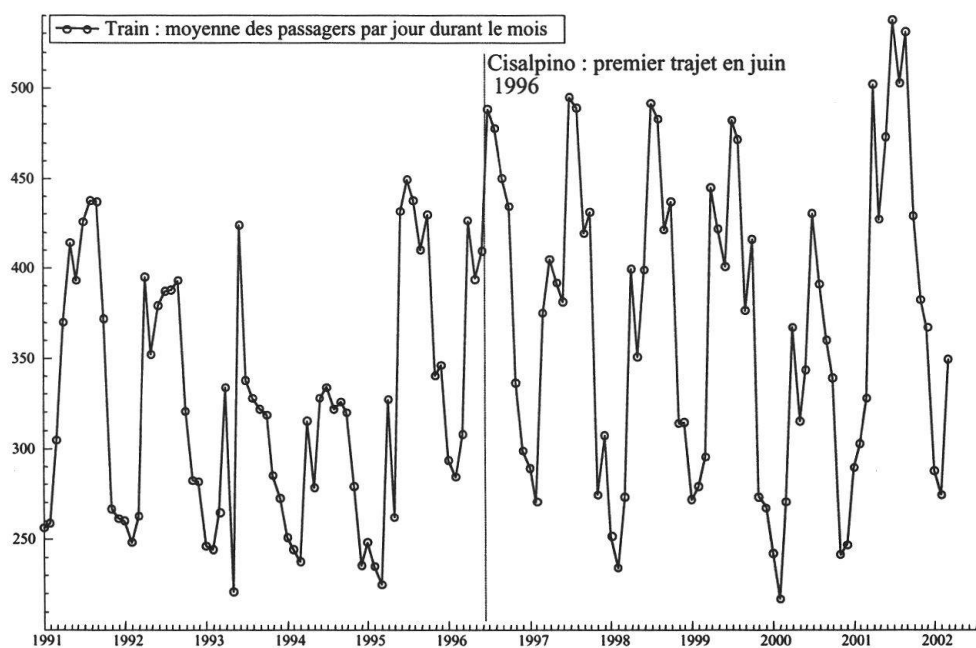


Figure 9: Nombre moyen de passagers des chemins de fer par jour durant chaque mois.

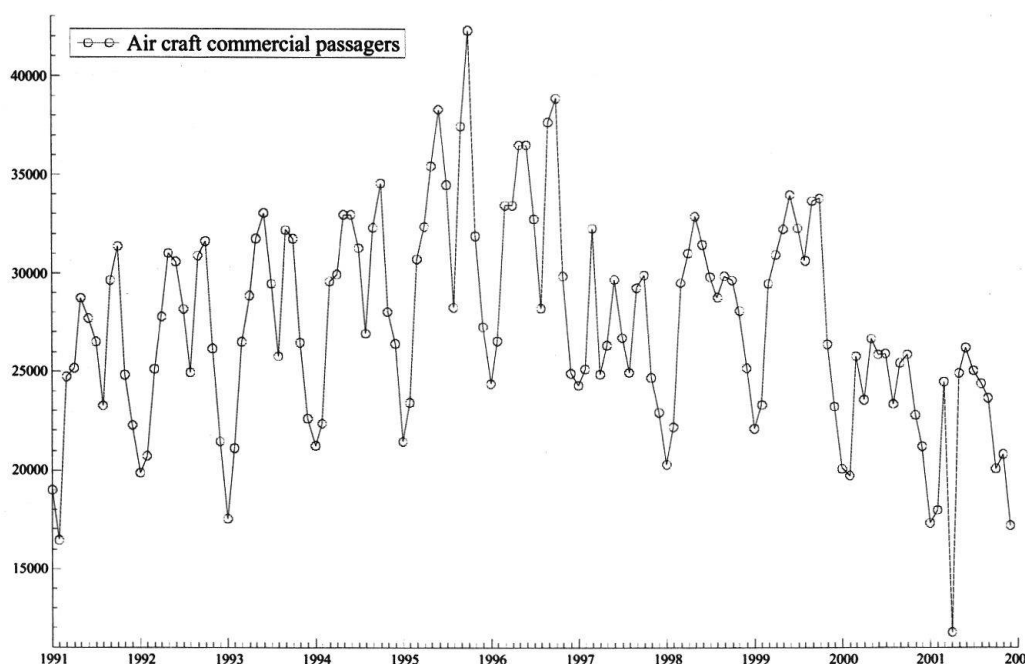


Figure 10: Nombre de passagers des vols commerciaux enregistrés à l'aéroport de Lugano.

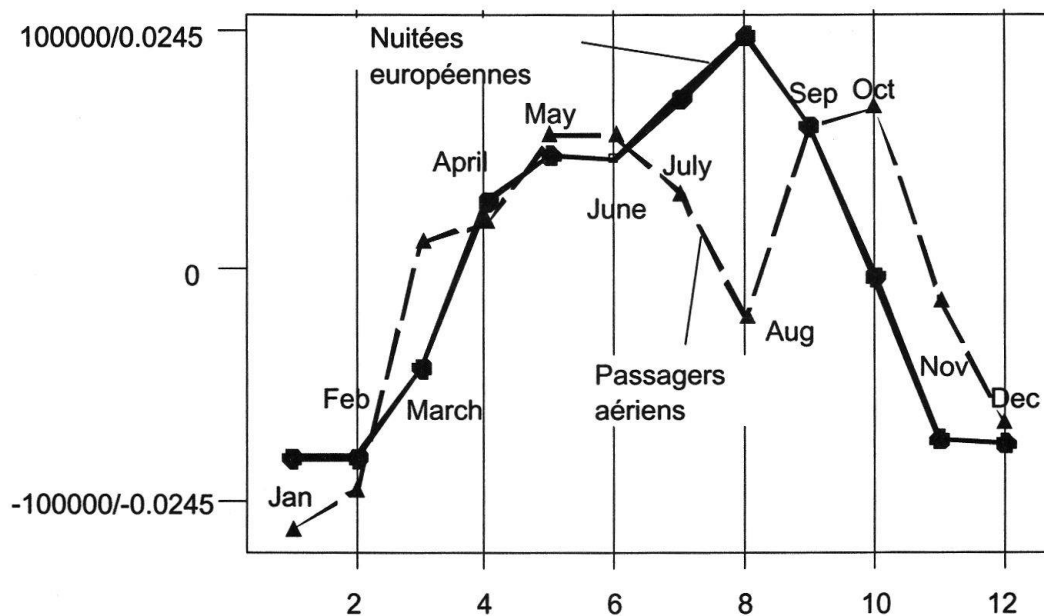


Figure 11: Composantes saisonnières mensuelles relatives aux Européens (échelle de gauche) superposées aux données relatives aux passagers des vols commerciaux (échelle de droit)

Méthodologie et résultats

La variable utilisée représente des données historiques mensuelles relatives au nombre de nuitées observées à partir du mois de janvier 1991 jusqu'au mois de mai 2001 (donnée de l'Office Fédéral de la Statistique et de l'Office Cantonal de la Statistique du Tessin). Le modèle utilisé se base sur les séries chronologiques structurelles et prend comme variables explicatives :

- le comptage des voitures dans les deux sens à travers les tunnels du Gothard, du St-Bernard et le col du Simplon (données de l'Office fédéral des routes)
- le nombre de passagers par jour sur l'ensemble des trains en direction du Tessin (données des CFF, Division Personenverkehr Unternehmensentwicklung)
- le taux de change du Franc Suisse par rapport au Mark (données Banque Nationale Suisse).

Deux modèles ont été adaptés à ces données, les détails de ces calculs peuvent être consultés dans Scaglione, M. (2002).

Le graphique suivant présente les coefficients d'élasticité dont la valeur montre l'importance de chacun des tunnels ou des cols. Le modèle présenté ici ne comprend pas en tant que variable la fréquentation du transport ferroviaire. Cependant, dans Scaglione, M. (2002), il est démontré que ce moyen de transport augmente le pourcentage d'explication uniquement dans le cas du tourisme national.

La proportion de variation totale relative à la moyenne de chaque courbe s'explique par la régression, soit R^2 pour la population nationale de 55,5%, et de 61,0% pour les visiteurs européens.

L'importance des différentes solutions terrestres apparaît clairement dans la figure 12.

Le coefficient d'élasticité peut être interprété de la manière suivante dans le cas du tunnel du Gothard, par exemple, une augmentation de 1% du trafic de voitures à travers le tunnel du Gothard génère une augmentation de 0,63% du nombre de nuitées, tout autre facteur étant égal, *par ailleurs*.

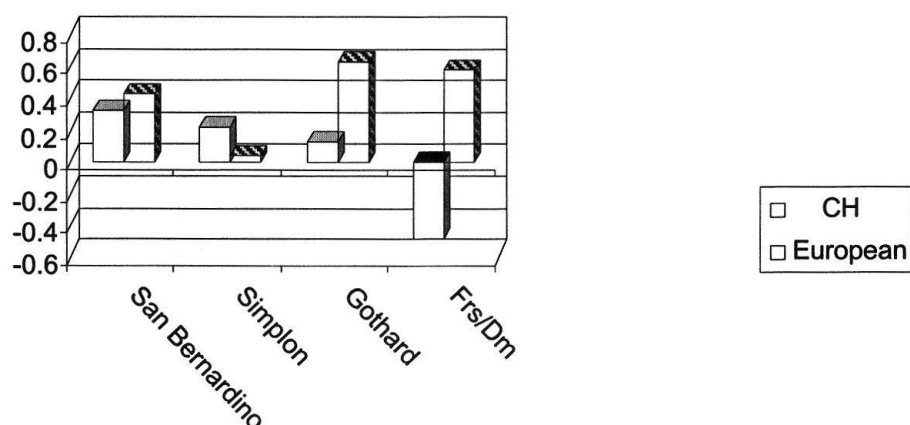


Figure 12 : Coefficient d'élasticité reflétant l'importance des différentes solutions terrestres.

Les tableaux 2 et 3 font état du résultat de la régression.

Variable	Coefficient	R.m.s.e.	Valeur-t
LSB/T	0.33	0.075	4.352 [0.0000]
LFrs/Dm	0.48	0.391	1.2216 [0.2242]
LSimplon/T	0.22	0.041	5.3439 [0.0000]
LGothard/T	0.13	0.118	1.1378 [0.2574]

Tableau 2 : Coefficient d'élasticité pour les Suisses

Variable	Coefficient	R.m.s.e.	Valeur-t
LSB/T	0.43	0.083	5.1143 [0.0000]
LFrs/Dm	0.58	0.492	1.1789 [0.2407]
LSimplon/T	0.05	0.050	0.94788 [0.3450]
LGothard/T	0.63	0.132	4.7802 [0.0000]
Irr 1990.11	0.23	0.078	2.8638 [0.0049]

Tableau 3: Coefficient d'élasticité pour les Européens

Les coefficients révèlent que l'élasticité du tunnel du Gothard est de 0,63 pour les touristes européens, alors que pour les Suisses eux-mêmes le test t-student n'est même pas significatif. La solution de rechange, pour les Européens est le tunnel du San Bernardino, alors que le Simplon n'est pas significatif. Pour les Suisses, le tunnel du San Bernardino présente un coefficient d'élasticité plus élevé que celui du col du Simplon.

La préférence pour le tunnel du Gothard chez les touristes européens réside dans les explications suivantes. Pour les touristes suisses se rendant au Tessin ou en Italie du nord, le Gothard est

l'un des axes possibles parmi plusieurs autres axes (Grand St. Bernard, Simplon, San Bernardino). Si le Gothard est le plus sûr, du fait qu'il ne monte pas à plus de 1'100 mètres, (les autres se situant entre 1'700 et 2'000 mètres au-dessus du niveau de la mer), il présente le désavantage d'être bondé. Du point de vue de l'accessibilité, le Gothard est le chemin le plus court pour 40-45% de la population du pays, établie dans les cantons situés entre Bâle, Bienne, Zürich et en Suisse centrale. Pour ceux qui vivent dans l'est de la Suisse, le San Bernardino est avantageux, alors que ceux qui vivent dans l'ouest du pays disposent des cols situés dans le Valais (ou, dans le cas de Genève, le tunnel du Mont-Blanc). Pour la population de Berne, passer par le Lötschberg (un tunnel ferroviaire pour le transport des voitures) est une voie de raccordement pour le Simplon.

Toutefois, pour les touristes venant des Pays-Bas, de la Belgique, du nord de la France, y compris l'Alsace, et le Rhineland en Allemagne, le Gothard est la voie la plus courte sur l'axe nord-sud. Il présente également l'avantage d'être la moins "montagneuse," attendu la faible déclivité de l'autoroute et sa basse altitude. Cela peut être important pour les conducteurs étrangers, attendu qu'ils sont moins habitués aux routes de montagnes que les Suisses. De plus, seule la route du Gothard est une autoroute à quatre voies (à l'exception notable du tunnel lui-même). Il est possible que les accidents survenus ces dernières années découragent certains voyageurs d'utiliser un tunnel aussi long (16 km), et les poussent à préférer celui du Grand St. Bernard (6 km) ou du San Bernardino (6 km), lesquels ont également deux voies seulement.

Finalement, le modèle montre que le taux de croissance des nuitées baisse pour les touristes locaux de -3,9512% par an, alors que ce chiffre est de -4,7435% par an pour les touristes européens.

L'industrie hôtelière suit cette pente à la baisse comme nous l'avons vu dans les sections précédentes, lorsque nous parlions de la diminution de la capacité hôtelière.

Conclusion de l'analyse relative au transport par voie terrestre

Il nous est possible de voir quelle est la grande importance des accès par voie routière pour le Tessin et surtout la prééminence du Gothard pour le tourisme européen. Cela signifie qu'une fermeture temporaire de ce tunnel, surtout durant la haute saison d'été, pourrait avoir des conséquences très pernicieuses pour l'industrie du tourisme.

En outre, il existe des évidences statistiques qui tendent à démontrer que l'utilisation de l'avion est presque entièrement réservée au tourisme d'affaires (Scaglione M., 2002), de telle manière que seul dans ce cas le transport aérien peut être un moyen de remplacement.

Finalement, afin non seulement d'éviter les très longs embouteillages durant les "journées déclarées rouges," au début et à la fin des vacances, mais également pour améliorer l'aspect écolo-

gique du transport touristique, une gamme de politiques doit être élaborée par les autorités et – du point de vue de l'auteur – des politiques plus judicieuses que des mesures coercitives, telles qu'une augmentation des taxes sur le pétrole et l'essence. Elles pourraient comprendre, par exemple, des arrangements forfaitaires intéressants avec déplacement en train, combiné avec un transport des véhicules au travers des tunnels.

Toutefois, le problème du transport n'est pas tout. Il convient également de tenir compte d'un autre aspect des choses lié au développement durable de la région et qui est l'attitude des touristes aussi bien suisses qu'européens dans le canton. Comme le dit une brochure publiée par la Rentenanstalt en 1991, chaque fois que les prévisions météo annoncent du mauvais temps au nord des Alpes pour la semaine de Pâques :

Les touristes font irruption, se lancent à l'assaut des beautés de la nature, transforment ce pays fertile en cauchemar. Le « Sonntagsblick » confirme, texte et images à l'appui : 'Les Tessinois qui vivent et travaillent dans le triangle ensoleillé de la Suisse sans prendre de vacances, se sentent de moins en moins chez eux dans leur canton'. . . . Mais il [le tourisme] ne procure pas seulement du travail, du bien-être et des devises. Il est aussi à l'origine du boom des résidences secondaires, de la 'germanisation' et d'une construction immobilière anarchique. Il amène neuf millions de nuitées par an, et parallèlement, ce fatal 'tourisme aux volets fermés'.

Des autochtones indignés commencent à se défendre – notamment par des badges de protestation : 'Nous ne sommes pas touristes, nous sommes d'ici'. Marco Solari⁶ est à leurs côtés ; il prône la qualité plutôt que la quantité et déclare : 'Le Tessin n'est pas une région déserte à conquérir. Nous ne sommes pas des figurants au pays de vacances.' (page 101).

La spécificité du Tessin, seul canton entièrement situé au sud des Alpes, est à la fois une richesse et un inconvénient. D'une part, c'est l'attraction d'été par excellence de Suisse, mais ce caractère unique le met en concurrence avec d'autres destinations, plus lointaines, mais à des prix plus avantageux grâce à leurs devises plus favorables que le franc suisse. D'autre part, ce canton dépend fondamentalement du transport terrestre pour son développement touristique, avec les désavantages que cela peut entraîner pour l'environnement.

BIBLIOGRAPHIE

- Harvey, A. C. (1990) *Forecasting, structural time models and Kalman filter*, Cambridge, Cambridge.
- Scaglione, M. (2002) *Transportation towards the Ticino : flying on business but on wheels for leisure* dans Keller, P. Bieger, T. (Ed) (2002) 52rd AIEST Congress, "Air transport and Tourism", Vol 44, pp.245-274.
- Rentenanstalt Ed (1991) *Le Tessin*. Partie de la collection « Les 23 cantons de la Suisse »

NOTES

- 1 L'auteur remercie M. Fabio Losa (*Département des finances et de l'économie du Canton du Tessin*) pour ces données. Source: Bak consultant. Données du mois de mai 2002.
- 2 Données de l'Office Fédéral des Routes.
- 3 Données des CFF, Division Personenverkehr Unternehmensentwicklung.
- 4 www.cisalpino.com.
- 5 Données communiquées par le département administratif de l'aéroport de Lugano.
- 6 Ancien directeur de la Société tessinoise pour le tourisme.