

Objekttyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): - **(1980)**

Heft 535

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

J.A. 1000 Lausanne 1

Hebdomadaire romand  
N 535 28 février 1980  
Dix-septième année

Rédacteur responsable:  
Laurent Bonnard

Le numéro: 1 franc  
Abonnement  
pour une année: 48 francs.

Administration, rédaction:  
1002 Lausanne, case 2612  
1003 Lausanne, Saint-Pierre 1  
Tél. 021 / 22 69 10  
C. C. P. 10-155 27

Imprimerie des Arts et Métiers SA

Ont collaboré à ce numéro:  
Rudolf Berner  
Jean-Pierre Bossy  
François Brutsch  
Jean-Daniel Delley  
Yvette Jaggi

# 535

## Le rail fait fausse route

*Le déficit des CFF, on le sait, constitue une part importante du déséquilibre budgétaire de la Confédération. Le gouvernement a esquissé quelques solutions: versements supplémentaires aux Chemins de fer au titre des services peu rentables rendus à la collectivité; transfert de certaines charges aux cantons, notamment pour les lignes secondaires.*

*La direction des CFF, appuyée par le conseil d'administration, a aussi sa petite idée: une augmentation des tarifs de 6,6%, puisqu'ils n'ont pas bougé depuis 1976. Et comme le dit Karl Wellinger, directeur général: à l'instar de l'économie privée, les CFF doivent reporter les coûts croissants sur le consommateur.*

*Pas question, dans les grosses têtes de la direction, de politique des transports, de l'abandon possible*

## Le cadeau des banques

La commission des cartels, dans son dernier rapport, y était allé de son vœu, exprimé dans toutes les règles de l'art. Elle souhaitait donc que «les grandes banques continuent à faire preuve de retenue en ce qui concerne l'ouverture de nouvelles filiales, du moins dans la mesure où il s'agit pour elles de renforcer leur position sur certains marchés locaux». C'est dire si on était entre gens du (même) monde! La Banque Populaire Suisse, la Société de Banque Suisse, l'Union de Banques Suisses et le Crédit Suisse, qui avaient renoncé dès 1977 à toute restriction sur le sujet (un accord les liait jusque-là,

*des transports publics par une partie de la clientèle. D'abord et avant tout, l'équilibre du budget, même s'il faut réduire les prestations, fermer quelques lignes.*

*Priorité au rentable, c'est-à-dire aux grandes transversales rapides; l'important c'est de gagner quelques minutes entre Genève et Romanshorn pour le cadre ou le haut fonctionnaire pressé, pas de maintenir une infrastructure abordable pour toutes les couches de la population.*

*En Suède, depuis l'été passé, les tarifs de chemins de fer ont été abaissés de manière importante; le nombre de passagers a considérablement augmenté. Certes, les situations ne sont pas comparables sans autre et les CFF suivent le déroulement de cette expérience. Mais déjà le directeur Wellinger avertit: davantage de trafic signifie aussi plus de frais.*

*Pour l'instant, les chemins de fer ont peu à attendre des autorités fédérales et de leur propre direction. Il serait temps que syndicat et usagers donnent de la voix.*

qui n'avait pas été renouvelé, le Crédit Suisse mettant les pieds contre le mur), auraient pu tout simplement prendre acte. Poliment, dans les usages... et continuer à ouvrir des guichets. Personne n'aurait été fondé à en faire un drame. Mais l'occasion était trop belle.

Mercredi dernier, l'Association suisse des banquiers était informée que les quatre grands établissements susnommés venaient de passer un nouvel accord en vue de limiter l'ouverture de succursales. Ah, les braves gens! Il suffit de demander gentiment et c'est accordé. Où sont ces mauvais esprits qui stigmatisent à longueur de colonnes le pouvoir tentaculaire du monde bancaire...

Il faut donc dire la portée exacte de ce qui n'est

SUITE ET FIN AU VERSO