Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 27 (1990)
Heft: 1007

Rubrik: En bref

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: 09.12.2025

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

A l'extrême-gauche zurichoise, la dissolution des POCH (organisations progressistes) est suivie d'un changement de stratégie du SAP (Parti socialiste ouvrier) qui renonce à son existence comme parti politique et vise à devenir un courant national groupé autour de la revue *Bresche* (sœur cadette de *La Brèche*).

EN BREF

Les «Démocrates suisses» (ex-Action Nationale) ont renoncé à la course des élus de la ville de Berne parce que ce n'était pas une simple excursion et qu'un sujet «sérieux» — l'exécution des peines en rapport avec la drogue, comprenant la visite de pénitenciers — était au programme.

Les électeurs bernois ne s'intéressent pas aux détails du financement de la politique. La «Liste libre» avait lancé une récolte de signatures à l'appui d'une initiative pour obtenir l'obligation pour tous les partis participant à une élection ou à une votation de présenter leur budget. Les 15'000 signatures ne pouvant pas être réunies dans le délai légal, la récolte a été interrompue.

COURRIER

La voix romande

A propos de l'article «A qui appartient le français?» (DP 1005).

Je tiens à vous informer que le 19 septembre, la Conférence intercantonale des chefs des départements de l'instruction publique de la Suisse romande et du Tessin rencontrera une délégation du gouvernement français afin de rappeler à nos voisins que la langue française nous est commune et que les rectifications de l'orthographe ne sont pas seulement l'affaire de Paris.

C'est de la Suisse romande et de la Conférence des chefs de département qu'est partie l'initiative visant à la participation de notre pays au sommet francophone: il en est de même aujourd'hui avec l'orthographe, cela suivra peut-être jusqu'à Berne.

Robert Gerbex
Secrétariat à la coordination romande en matière d'enseignement

AUGMENTATION DES TARIFS CFF

Eh! bien, payez maintenant!

(*pi*) Otto Stich est un ministre des finances qui sait compter. Les CFF en ont eu une nouvelle confirmation ces derniers temps. Alors que la Confédération contribue, à raison de 41 millions de francs par année depuis 1987, à l'abaissement du prix de l'abonnement demi-tarif, voilà que le Département fédéral des finances veut rogner 19 millions sous prétexte que ce cadeau aux usagers ne coûte aux CFF que 22 millions par an.

C'est une étude du bureau Infras qui parvient à ce résultat. En conséquence de quoi les CFF devront augmenter leurs tarifs de 12,5% en moyenne au printemps prochain, au lieu des 10% initialement prévus.

Nous ne chercherons pas à savoir quels chiffres sont justes. Ce qui nous intéresse davantage, ce sont bien les effets de ces décisions sur le long terme.

C'est en 1986 que le parlement, comme mesure de lutte contre le dépérissement des forêts et sur proposition du Conseil fédéral, votait un crédit-cadre de 490 millions de francs à dépenser sur six ans. Cette somme devait principalement servir à abaisser le «prix d'entrée» sur le réseau des transports publics, notamment par l'introduction en 1987 de l'abonnement demi-tarif à 100 francs (au lieu des 360 francs qu'il coûtait précédemment). L'objectif de ces mesures était de provoquer un transfert de la route au rail. Dans son Message, le Conseil fédéral écrivait: *«Selon nos estimations, le transport public devrait augmenter d'environ 660 millions de voyageurs-kilomètres, ou de 4 pour cent.»* Objectif largement atteint, puisque 1,9 million de personnes possèdent leur abonnement et que ce sont plus de 2000 millions de voyageurs-kilomètres supplémentaires qui ont été acheminés par les transports publics entre 1986 et 1988. Et si les transports privés enregistraient aussi une augmentation de leurs prestations en chiffres réels, ils perdaient un peu de terrain durant la même période en chiffres relatifs. Enfin, on estime aujourd'hui que sur cent voyageurs possédant un abonnement demi-tarif, vingt se déplaçaient en voiture avant son introduction *(voir le graphique de la page suivante)*.

Un nouveau changement de prix du demi-tarif, qui coûte 110 francs depuis cette année, serait mal accueilli et les CFF ont pris la sage décision de n'y pas toucher; ce sont donc les billets qui seront plus fortement augmentés que prévu initialement.

Cette affaire est déplaisante à plus d'un titre. En premier lieu, les utilisateurs des transports publics auront l'impression de se faire arnaquer. Alors que des efforts furent déployés en 1987 pour les encourager à laisser leur voiture au garage, on les fait passer à la caisse à peine installés dans les wagons: première augmentation des tarifs en 1989, augmentation de 10 francs du prix de l'abonnement en 1990 et nouvelle hausse en

Le prix du «non-train»

Les coûts externes du trafic sont un sujet fort controversé. Certains les estiment à plus d'une dizaine de milliards de francs pour les transports privés, supportés par les collectivités ou par les entreprises et les particuliers.

Prenons un seul exemple, concret, celui des blessés par accident. En 1987, 41 personnes ont été blessées (arrêt de travail supérieur à 14 jours) dans des voyages en train, alors que 25'929 l'étaient en se déplaçant en voiture. En supposant que tous les déplacements effectués en voiture se soient faits en train, c'est 252 blessés que nous aurions eu à déplorer. La route a donc «produit» un surplus de 25'677 blessés, sur une année, dont chacun a manqué son travail pendant au moins deux semaines. Quel est le coût, en drames humains et en francs, de ces accidents? C'est à ça aussi qu'il faut penser en parlant du prétendu «coût» des transports publics.

C'est bien plutôt le prix de leur non-existence qu'il serait intéressant de connaître.