

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 31 (1994)
Heft: 1180

Artikel: Plus de gens dans les trains - qui sont-ils?
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1009537>

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: 18.04.2026

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

Crise de confiance

RÉFÉRENCE

Le sondage a été réalisé fin juin sur un échantillon de 1000 personnes dans toute la Suisse par la Société pour la recherche sociale pratique (GfS), Zürichstrasse 107, 8134 Adliswil, tél. 01/709 11 11.

(jd) Le triple rejet, le 12 juin dernier, de projets aussi hétéroclites que les casques bleus, la culture et la naturalisation facilitée des jeunes étrangers a mis en évidence une crise de confiance à l'égard des autorités. A celles et ceux qui en douteraient encore, rappelons les résultats d'un récent sondage confirmant la dégradation des rapports entre le peuple et son gouvernement: 51% des personnes interrogées ne font plus confiance au Conseil fédéral, soit, rapporté à la population disposant des droits politiques, une progression de près d'un million de Suissesses et de Suisses depuis 1989.

Mais attention, l'esprit critique et la grogne ne sont plus l'apanage des groupes traditionnellement contestataires, les jeunes, la gauche et les citoyens. Non, l'opposition franche et massive au Conseil fédéral, c'est d'abord et surtout chez les paysans qu'elle s'exprime, une corporation jusqu'à peu choyée par le pouvoir, qui trouvait là son plus ferme soutien. Chez les artisans aussi et, de manière générale, chez celles et ceux qui se sentent socialement et économiquement marginalisés et sont désorientés par les ten-

tatives d'ouverture européenne de la Suisse. Politiquement, lorsqu'elles manifestent une préférence politique, ce qui n'est pas courant, ces personnes affichent leur sympathie pour l'UDC de Christoph Blocher ou le Parti des automobilistes, depuis peu Parti de la liberté.

Constat d'importance: la méfiance est d'égale ampleur des deux côtés de la Sarine. La fracture prend donc une autre dimension que celle, trop hâtivement soulignée à l'issue de récents scrutins, entre régions linguistiques. Elle est d'abord sociale et oppose prioritairement les oubliés de la prospérité et les laissés-pour-compte des restructurations économiques en cours: le degré de confiance dans le Conseil fédéral suit très exactement la courbe des revenus. Mais la fracture est également culturelle, puisque la méfiance croît avec l'insécurité ressentie face à une évolution qui met en question l'image traditionnelle de la Suisse, neutre et à l'abri des soubresauts du monde. Là, c'est le niveau de formation qui détermine la crédibilité gouvernementale.

Face à cette crise de confiance, le politologue Claude Longchamp suggère à l'exécutif d'améliorer sa capacité de communiquer et de ne pas craindre d'emprunter à Blocher ou Berlusconi leur art de la séduction. ■

Plus de gens dans les trains – qui sont-ils ?

EN CHIFFRES

En 1950, les transports publics assuraient 56,8% des déplacements de personnes (kilomètres-voyageurs); cette part a régulièrement diminué jusqu'en 1985 (18,2%), pour remonter ensuite, notamment par l'effet des mesures prises par la Confédération (1/2 tarif à 100 francs, réductions pour les pendulaires, etc). En 1993, sur la base de chiffres provisoires, on estime que 21,7% des kilomètres parcourus l'ont été au moyen des transports publics. (Source: LITRA)

(pi) Par rapport à la route, le rail a assuré la même proportion de déplacements de voyageurs en 1992 que vingt-deux ans plus tôt: environ un kilomètre parcouru sur cinq. La performance est bonne, voire excellente comparée à d'autres pays. Elle reflète l'effet des sommes considérables dépensées pour abaisser le coût des transports publics et les rendre plus attractifs, notamment avec l'introduction (subventionnée pendant cinq ans) du demi-tarif à 100 francs. La part du rail est passée de 18,2% en 1985 à 20,5% en 1994. Bon résultat.

Et pourtant, il faut se demander si tout cet argent a été judicieusement dépensé. Mais impossible d'y réfléchir sérieusement, tant les données manquent. Décidées dans la foulée des mesures prises pour sauver la forêt, les aides aux transports publics n'ont fait l'objet d'aucune évaluation sérieuse: il y a davantage de monde dans les trains aujourd'hui qu'en 1985, mais les chiffres ont à nouveau tendance à fléchir... Constat qui peut d'ailleurs traduire deux situations bien différentes: soit les gens ont profité des prix abaissés pour augmenter le nombre de leurs déplacements; soit des déplacements qui se seraient effectués en voiture ont été effectués en train. Si c'est la première hypothèse

qui se vérifie, des millions auront été dépensés en pure perte. Si c'est la seconde, c'est un succès, pas fracassant vu les chiffres, mais un succès quand même.

Le parlement, ce n'est pas nouveau, est plus rapide à voter des mesures d'urgence qu'à évaluer leurs effets. D'ailleurs, n'eût-il pas été préférable de mettre ces sommes à disposition des entreprises de transports publics en leur fixant un objectif clair? Par exemple provoquer un transfert de trafic de tant de pour-cent. Peut-être que les abaissements tarifaires auraient alors été abandonnés au profit de mesures plus efficaces et plus rentables à long terme. Car on sait que la ponctualité, le confort, les liaisons directes, les bonnes correspondances, la qualité des structures d'accueil, etc, sont des critères de choix aussi importants pour les usagers que les prix. Et dans ces domaines, les CFF ont encore des dizaines d'années de retard par rapport à la route (la situation est meilleure dans bien des compagnies dites privées).

Les chiffres sont inquiétants pour le transport des marchandises, que ce soit sur le plan interne ou en transit. La part de la route ne cesse de croître, alors que des sommes importantes sont investies pour augmenter la capacité du rail. Il est temps de se poser des questions sur les investissements à consentir aux deux bouts de la chaîne, pour que le transport par rail soit aussi rapide, simple et attractif que celui par camion. ■