Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: - (1984)
Heft: 751

Rubrik: Mots de passe

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: 11.05.2025

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

ENCORE UN CADEAU À LA ROUTE

Tarifs CFF: un goût de bouchon(s)

A moins que l'opposition ne s'organise sérieusement d'ici là, les tarifs CFF augmenteront en moyenne de 5% au 1er mai 1985, avec une fleur aux écoliers dont l'abonnements augmentera lui de 10,8%. Comme d'habitude, l'annonce de cette nouvelle hausse a suscité quelques remous et les plus perceptibles ont d'ailleurs été ceux de la Fédération suisse des cheminots (SEV) dont les membres côtoient il est vrai journellement la grogne des usagers...

Les tarifs CFF sont-ils trop chers? Ça dépend! Si le prix de la mobilité doit être assumé entièrement par celui qui en use, alors c'est non puisque le prix du billet ne couvre pas tous les frais. Si c'est par comparaison à la voiture, c'est encore non puisque, contrairement à une croyance fort répandue, il est nettement moins cher de se déplacer en train qu'en voiture. Et c'est encore non si l'on observe l'évolution des tarifs CFF: comme le prix du pain, des cigarettes ou du litre d'essence, ils ont doublé depuis 1970.

Pourtant, les tarifs CFF sont trop élevés et l'annonce de cette nouvelle hausse moyenne de 5% est un couac monumental.

LES PRIX ET LES COÛTS

Et d'abord, il faut bien le dire (et le répéter!), la vérité des prix ne sert à rien si l'on ment sur les coûts...

En l'occurrence, les CFF veulent pratiquer la vérité des prix. Bravo! Mais dans ce cas, faisons les choses dans l'ordre: commençons par appliquer la vérité des coûts, par exemple en mettant à la charge des automobilistes les coûts qu'ils occasionnent et en particulier les coûts sociaux (conséquences des accidents, de la pollution, etc.) qui s'élèvent à quelques bons milliards de francs pour notre pays. Après cet exercice délicat, on pourra reparler de la vérité des prix (y compris de celui du litre d'essence!).

Mais la politique des transports ne saurait se résumer à des considérations comptables. Si nous tenons à améliorer notre cadre de vie et à préserver notre environnement sans diminuer notre mobilité, il n'y a pas d'autre solution que d'inciter la population à utiliser davantage les transports publics. Or, même si les dirigeants des CFF sont d'un autre avis, il y a de bonnes raisons de penser que les tarifs peuvent jouer un rôle non négligeable:

ATTIRER LE CLIENT

1. En juin 1979, les chemins de fer suédois ont procédé a une refonte complète de leur système tarifaire, accordant des réductions pouvant atteindre 50% pour certains types d'abonnement. Résultat: une amélioration sensible de l'image de marque des chemins de fer et une augmentation moyenne de la clientèle de 25%, soit 1 milliard de voyageurs-kilomètres. Selon les enquêtes effectuées, les 60% de ces déplacements auraient été effectués en voiture individuelle si les tarifs réduits n'avaient pas existé!

2. L'abonnement écologique offert depuis le début de l'année par les entreprises de transports publics bâloises fait un véritable tabac: 55 000 abonnements vendus chaque mois, au lieu de 30 000 auparavant, plusieurs milliers d'automobilistes reconvertis et une opération plus que supportable sur le plan financier grâce à l'augmentation de la clientèle.

3. L'offre pourtant peu spectaculaire du billet à demi-tarif en soirée introduite en avril 1983 a provoqué une augmentation moyenne de 40% de la clientèle sur les douze lignes soumises à l'essai. Mais la formule vient d'être abandonnée: «l'augmentation des voyageurs n'a compensé qu'à 73% les pertes de recettes découlant de la réduction de prix» argumentent les CFF!

4. Faut-il également rappeler l'opération à 5 francs testée le dimanche du Jeûne fédéral? Les CFF — dans leur aveuglement — n'y croyaient pas. On connaît le résultat: des colonnes interminables aux guichets, des trains occupés jusque dans les fourgons, les stocks de billets épuisés avant la fin de la journée, etc.

Rappelons enfin, même si ce n'est pas un argument péremptoire, que lorsque l'on demande aux gens ce qu'ils pensent des tarifs CFF, 58% d'entre eux répondent qu'ils sont trop élevés.

Les CFF, eux, n'y croient toujours pas. Surtout, ils ne veulent pas savoir. Ainsi, ceux qui ont visité «la grande parade des CFF» étaient invités à remplir un questionnaire comportant une trentaine de rubriques, mais pas une seule relative aux tarifs! A la question «quelles conditions devraient être remplies pour que le chemin de fer soit utilisé plus fréquemment», il était possible de répondre «horaire plus dense», «meilleures correspondances», «temps de parcours moins longs», «moins de changements» et «meilleur confort». Curieusement, les sondeurs des CFF ont «oublié» la rubrique «tarifs plus avantageux». Quel manque de curiosité!

Aux CFF, on a l'ivresse des chiffres. Mais pour l'usager et surtout l'usager potentiel, les tarifs commencent à sentir le goût de bouchon...

MOTS DE PASSE

Apocalypse

Après le déluge,
Reagan;
et après Reagan,
Reagan.

Hélène Bezençon