

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

Artikel: Augmentation des tarifs CFF : Eh! bien, payez maintenant!
Autor: Imhof, Pierre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1020459>

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: 04.02.2025

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!

(p) 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 Infrac 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 perdraient 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.

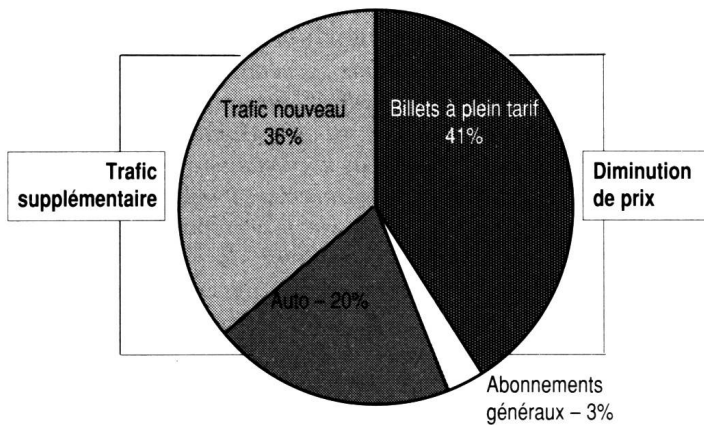
Cette affaire est déplaisante à plus d'un titre. En premier lieu, les utilisateurs des transports publics auront l'impression de se faire arnaquer. Alors que des efforts furent déployés en 1987 pour les encourager à laisser leur voiture au garage, on les fait passer à la caisse à peine installés dans 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.

Quels voyages avec le 1/2 tarif ?



On constate que sur cent voyages effectués avec un abonnement 1/2 tarif, 41 se faisaient avant 1977 avec des billets à plein tarif, 3 avec un abonnement général, 20 en voiture, alors que 36 déplacements n'étaient pas effectués. (Source: *Tages-Anzeiger*, 30.08.90.)

1991. Les mesures décidées l'étaient pourtant pour six ans afin qu'après un essai de cinq ans le parlement puisse décider de les reconduire définitivement ou de les supprimer. Trop de changements pendant cette période risquent de compromettre la valeur des résultats de cette expérience.

Le coût de la vie augmentant, il faut certes bien que les CFF puissent adapter leurs tarifs. Mais il faut dire et redire qu'ils se trouvent en situation de con-

outre des améliorations dans les prestations et le confort, soit abaisser ou au moins maintenir les tarifs, soit augmenter le coût d'utilisation de la voiture. C'est jusqu'à maintenant, par manque de courage politique, toujours la première solution qui a prévalu — les nombreux abonnements écologiques apparus ces dernières années en Suisse représentent en fait une sorte de dumping obligé si les transports publics veulent maintenir leurs positions. Cette solution

currency déloyale avec la route: le coût d'utilisation d'une voiture croît en effet moins rapidement que celui d'utilisation du train, et cela malgré l'existence de l'abonnement à cent francs (*voir le tableau LITRA ci-dessous*). Le choix politique est donc clair: pour que les transports publics continuent à renforcer leur part de marché, il faut,

n'est financièrement pas viable à long terme et elle a le désavantage d'encourager la mobilité par des prix faussés. Le moment est donc venu de rendre l'utilisation de la voiture plus chère en intégrant dans son coût d'usage les frais externes actuellement supportés par la collectivité (lutte contre la pollution) ou par tout un chacun (accidents, dégâts aux bâtiments, etc). La décision n'est certes pas facile tant elle touche un domaine symboliquement chargé, mais elle est la seule qui permettra de faire payer à chacun le véritable prix de ses déplacements, donc de ses nuisances. ■

MÉDIAS

Forte concurrence sur le marché des journaux spécialisés dans les programmes de radio et de télévision en Suisse alémanique. L'hebdomadaire *Tele*, de Ringier, publie un *miniTele* joint en supplément à diverses revues et quotidiens (tirage actuel: 550'000 exemplaires). *TR 7*, édité par plusieurs journaux et Publicitas, envisage la parution d'un *TR 7 extra* et l'éditeur du *Tages-Anzeiger* publie un *TV Plus* dont le tirage se monte à 740'000 exemplaires.

Ringier lance en Tchécoslovaquie le journal économique *Profit* et publie une édition spéciale de son hebdomadaire *Cash* pour les lecteurs de *Die Wirtschaft*, principal journal économique de la RDA.

Mario Cortesi, journaliste libre âgé de 25 ans, et les trois autres personnes réunies à Bienne le matin du 20 septembre 1965 pour fonder un bureau de presse, s'imaginaient-ils que 25 ans plus tard le Bureau Cortesi serait largement connu dans toute la Suisse pour ses travaux journalistiques, ses productions filmées, ses activités publicitaires et de relations publiques et son hebdomadaire régional *Biel-Bienne*, fondé en 1978? Nombreux sont les collaborateurs du Bureau Cortesi qui ont fait ensuite connaître leur qualification dans le domaine de la communication. L'agence a maintenant 25 ans et celui qui lui a donné son nom le double.

Le coût d'utilisation: train et voiture

