

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 27 (1990)  
**Heft:** 1011

**Artikel:** Mobilité : du discours aux faits  
**Autor:** Delley, Jean-Daniel  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020498>

### **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:** 06.02.2025

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

## A la caisse

La troisième semaine de la session des Chambres, caractérisée par des débats sans fin sur la hausse des taux hypothécaires, a laissé un goût amer. Le Conseil fédéral, sensible aux réactions de l'opinion publique, proposa le contrôle des taux hypothécaires. Les banques s'y opposèrent catégoriquement et purent compter sur leurs fidèles alliés sous la Coupole: «C'est la fin de l'économie de marché», s'exclamèrent radicaux alémaniques et conservateurs. En face, une alliance étrange d'organisations de l'immobilier et de locataires défendit les projets du Conseil fédéral et obtint une solution de contrôle dilué. Cette coalition étonnante, ainsi que les quelque vingt heures de discussion, n'ont pu éclairer qu'une petite partie des problèmes qui subsisteront au delà de la date d'entrée en vigueur de la prochaine hausse.

Prenons d'abord la question du contrôle des taux hypothécaires. Défenseurs et opposants de cette solution étaient d'accord sur un point: ces mesures n'abaisseront pas les taux d'intérêt ni n'empêcheront une prochaine hausse qui dépend de plus en plus du marché financier international. Le temps des taux hypothécaires suisses inférieurs de 3 à 5% par rapport aux taux en vigueur dans les pays européens paraît définitivement

révolu. Les vrais enjeux de ce problème, extrêmement durs pour certains locataires et petits propriétaires, n'ont guère été discutés.

Dans cette situation, une seule question demeure: qui va payer la facture du renchérissement des intérêts sur les quelque 400 milliards de francs investis dans l'immobilier? C'est un jeu de distribution gigantesque: l'augmentation du taux d'un demi point coûte deux milliards. Peu importe ce que décide le Parlement, quelqu'un doit et va payer cette facture.

Quatre groupes entrent en ligne de compte.

Une fois de plus, les locataires sont cités les premiers. Ce groupe aux intérêts hétéroclites et peu organisé en Suisse alémanique a l'habitude de passer à la caisse. C'est pour eux que les radicaux aimeraient remplacer la protection existante par les «lois du marché», libéralisme qui s'estompe vite dès que l'on parle agriculture ou verrouillage des entreprises suisses au moyen d'actions nominatives liées.

Si les locataires ont déjà donné, les banques, elles, peuvent avancer le même argument, bien qu'elles portent une part importante de responsabilité dans la situation actuelle (voir

WL

(suite de l'édito page 2)

### Mobilité: du discours aux faits

(jd) S'exprimant devant l'assemblée du Service d'information des transports publics (Litra), Adolf Ogi n'a pas mâché ses mots: nous nous acheminons vers l'asphyxie des systèmes de transports. En 40 ans, le parc automobile a passé de 150'000 à 3 millions de véhicules, la part du trafic à la consommation énergétique a augmenté de 15 à 30% et le nombre des passagers/kilomètres par voie aérienne de 35 à 1850 millions. Le transit alpin a plus que quadruplé depuis 1965 et la circulation sur les autoroutes a crû de 35% depuis 1985. Le conseiller fédéral s'est prononcé pour le libre choix du mode de transport, ce qui ne dispense pas les autorités

d'orienter la demande par des mesures incitatives: il s'agit non seulement d'adapter les prix et les tarifs au coût de la vie, mais de les augmenter lorsque les prestations sont améliorées. En bref, la mobilité est trop bon marché.

Voilà pour la prospective. Le quotidien, lui, a peine à prendre en compte les principes. Ainsi le Parlement vient d'accepter un prêt en faveur des aéroports de Cointrin et de Bâle-Mulhouse à un taux d'intérêt de 2%. Quand on connaît le prix de l'argent sur le marché, on est obligé de constater que la collectivité, par cette décision, subventionne le transport aérien. Mobilité bon marché, soutien à la demande.