

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 29 (1992)
Heft: 1103

Artikel: Chouchoux mal aimés
Autor: Pochon, Charles-F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1022135>

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: 12.05.2025

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

Payer le juste prix de ses déplacements

Nous complétons nos informations sur le prix de la mobilité avec des données théoriques et, sur la page suivante, quelques exemples pratiques concernant le système des péages urbains. Où l'on constate qu'il y a parfois quelques divergences entre les discours et la pratique.

(jd) Le prix des transports, des personnes comme des marchandises, est trop bas; il ne couvre pas tous les coûts engendrés par la mobilité. Une partie de ces coûts, celle à laquelle échappent les usagers, est assumée par les contribuables à travers le subventionnement des transports publics par exemple; ou par l'ensemble des assurés qui, par le biais de leurs primes, supportent les frais des accidents de la circulation; ou encore par tout un chacun pour ce qui est de la pollution atmosphérique et du bruit.

Les sommes ainsi épargnées par les usagers ne sont pas négligeables: selon des analyses effectuées dans le cadre du Programme national de recherche «Ville et transport», elles avoisinent annuellement 1,5 milliard de francs pour l'agglomération zurichoise et 325 millions pour la région bernoise.

Modification économique des comportements

Dans deux articles précédents (DP 1101 et 1102) nous avons présenté les diffé-

Chouchoux mal aimés

(cjp) Pendant longtemps, les enseignants de gauche ont été suspects à Zurich, et parfois ailleurs. En 1979, la direction cantonale de l'Instruction publique prenait ouvertement position à leur égard. Mais à l'époque déjà, on commençait aussi à voir d'un œil critique les enseignants d'un tout autre bord, ceux de l'Association pour l'encouragement de la connaissance psychologique de l'homme (Verein zur Förderung des Psychologischen Menschenkenntnis - VPM), connue aussi sous le nom de son inspirateur, le psychologue Friedrich Liebling. L'association s'est considérablement développée ces dernières années. Face à une société qu'elle juge trop permissive, elle lutte pour un enseignement directif. Face aux parents, considérés comme trop tolérants, les enseignants fidèles des VPM prétendent, parfois, dicter le comportement de leurs élèves. Il en résulte des conflits qui ont récemment conduit des parents à refuser d'envoyer leurs enfants dans des classes tenues par des partisans de la VPM. Si certains cas ont été réglés à l'amiable, d'autres ont rencontré la résistance des commissions scolaires qui refusent de céder.

Les médias alémaniques en ont parlé, les lecteurs ont écrit des lettres. La VPM a réagi de diverses manières, notamment par un tract largement diffusé et qui précise ses positions sous le titre «Pour le bien de l'enfant — enseignants et VPM». Le texte attaque les réformes de l'enseignement. En bref: veut-on des écoles ou une dictature de la culture alternative de gauche?

Prenant l'exemple du cercle scolaire où le conflit est le plus connu, à Milchbuck, le tract affirme que les Verts envisagent, après l'élimination des enseignants fidèles au VPM, de s'attaquer aux enseignants membres de l'UDC, du PDC et du parti radical.

Le texte est accompagné d'une liste de dix thèses sur l'enseignement, dont les objectifs sont: «Apprendre, former, diriger, encourager et consolider, motiver, intégrer, transmettre des valeurs, pédagogie, parents et enseignants, stopper la dégradation culturelle». Les commentaires confirment le caractère plus que traditionaliste de ces gens qui veulent imposer leur manière de penser «pour le bien des enfants».

En matière de lutte contre la drogue, les «Liebling» sont dans le camp le plus intolérant et se sont donc attirés certaines sympathies, notamment celle de l'UDC. L'association a déjà quelques points d'appui ailleurs qu'à Zurich. ■

rents moyens proposés par les économistes pour traduire la vérité des coûts de déplacement. De cette internalisation des coûts, pour reprendre le jargon technique, on attend une modification des comportements à la fois des usagers et des offres de transport. René L. Frey, professeur d'économie à l'Université de Bâle, résume ainsi ces modifications engendrées par l'augmentation des prix (*Neue Zürcher Zeitung*, 29 septembre 1992): à court terme l'utilisateur circule moins ou choisit un moyen de transport moins cher; à moyen terme il achète un véhicule qui consomme moins de carburant et à plus long terme il change de domicile ou d'emploi afin de raccourcir ses trajets. Du côté de l'offre, on peut également s'attendre à des changements. Alors qu'aux prix actuels un investissement massif dans le développement de véhicules moins nocifs pour l'environnement n'est guère rentable voire même risqué — les constructeurs de véhicules électriques en savent quelque chose —, la vérité des coûts de déplacement stimule l'innovation technique. De même pour les transports publics: aujourd'hui ils hésitent à relever leurs tarifs par crainte de la concurrence de l'automobile; demain ils pourront adapter leurs prix et investir dans l'équipement sans pour autant recourir massivement à l'argent des collectivités publiques. La validité de ces hypothèses repose sur la réaction des usagers aux nouveaux prix, ce que les économistes appellent l'élasticité de la demande. Or on sait qu'en Suisse cette élasticité existe: une augmentation de 10% du prix de l'essence provoquerait une baisse de la circulation routière de 5 à 7% et une croissance de 1 à 2% de la demande de transports publics.

Aux usagers de payer la facture

L'internalisation des coûts de déplacement fait l'objet de vives critiques; théoriquement séduisante, elle présenterait en réalité plus d'inconvénients que d'avantages et mettrait en péril l'économie. Frey montre de manière convaincante que ces craintes ne sont pas fondées. Des pays comme le Japon et des villes comme Singapour, Bergen et Oslo, qui ont introduit de telles mesures, n'ont pas vu baisser leur capacité concurrentielle, bien au contraire, même si, dans la pratique, les résultats effectifs sont à nuancer (voir page suivante). Ce sont des réseaux de transports saturés et la multiplication des prescriptions qui dégradent la qualité du trafic et qui pèsent sur les coûts de