Deux bus pour le Salon d'Auto

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **- (1974)**

Heft 265

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-1026427

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

d'administration de la petite sœur d'ITT en Suisse, la Standard Telephon und Radio AG, il devient aussi administrateur de Von Roll (dont les liens avec le Parlement semblaient coupés après la retraite du chef du personnel Josef Hofstetter — une connaissance lui aussi — en 1971).

Jusqu'aux fabriques de conserves

Il n'est pas jusqu'aux fabriques de conserves (le conseiller national radical argovien Hans Letsch entre au conseil d'administration de Hero au printemps dernier) et aux sociétés d'exploitation de téléphériques (là, nouveau siège d'administrateur pour le conseiller aux Etats valaisan, Bodenmann, DC), qui n'éprouvent le besoin d'avoir un répondant au Parlement fédéral.
Un petit document qui, en fin de compte, n'appelle pas de commentaire, mais qui, à l'heure des bilans de la session des Chambres, permet de mieux situer peut-être les décisions prises.

Lanterne, allumettes

La bougie, eh quoi, n'éclaire
Qu'une lanterne, grands dieux !
Et la lanterne, lanlaire,
Loin de vous crever les yeux

N'est qu'un falot de distance,
Une attrape du lointain...
L'étape est cuite d'avance
Où chacun rate le train.

Ainsi de nous, folles têtes,
Fausses barbes du Savoir,
Avec nos bouts d'allumettes
Qui rougissent du Grand Soir.

Gilbert Trolliet

GENÈVE

Deux bus pour le Salon de l'Auto

Une réorganisation administrative avait, après les dernières élections, soulevé un léger espoir : les transports en commun passaient d'Economie publique (M. Henri Schmitt) en Justice et Police (M. Guy Fontanet) qui coiffe ainsi fort logiquement circulation privée et publique. Un espoir encore renforcé par le fait que le nouveau conseiller d'Etat (DC) a la réputation de fréquenter plus assidûment son bureau que les choucroutes partisanes ou les bords du Nil et du Yang-Tsé-Kiang.

Une entreprise condamnée

On pouvait aussi tabler sur l'ouverture d'esprit manifestée dans sa jeunesse par le nouveau responsable, et dont on avait pu entrevoir quelques prolongements lors d'interventions aux Chambres fédérales. Bref, fallait-il redresser la gestion d'une entreprise que la baisse presque constante du nombre d'usagers semble condamner sans recours (des cadences faiblardes, un réseau irrationnel, limitent aujourd'hui l'usage des transports en commun aux seules femmes — les mâles, eux, utilisent la voiture familiale —, aux enfants, aux personnes âgées et aux saisonniers) ?

Faux-semblants

Dans cette perspective, dissuader les automobilistes de se rendre en ville (par le biais de zones piétonnières, parcomètres ou pistes réservées) était efficace ; mais cette nouvelle politique n'a de sens que si les transports en commun peuvent prendre le relais. Las ! on annonce bien à grands cris l'achat de véhicules nouveaux, mais il s'agit en fait d'un simple renouvellement de matériel; et l'évolution du total des kilomètres parcourus ne suit pas le rythme de croissance de la population...

Pour couronner le tout, la première mesure annoncée par M. Fontanet est une augmentation des tarifs, augmentation contre laquelle l'Institut de la Vie (case postale 439, 1211 Genève 1) vient de lancer une pétition (on comprend la déception d'un mouvement qui déposait, il y a deux ans, 15 000 signatures à l'appui d'une initiative en faveur de l'amélioration et de la gratuité des transports publics).
Il est clair que, pour rendre les services que l'on attend d'eux, les transports en commun ont besoin de ressources nouvelles; les demander aux utilisateurs, c'est, dans la situation actuelle, interdire tout passage des voitures privées vers les véhicules publics.

Le bénéfice des parcomètres

Pourquoi ne pas envisager l'utilisation, au bénéfice des transports en commun, des ressources fournies par les parcomètres, une fois leur pose systématiquement étendue à toutes les places où le stationnement est limité jusqu'à deux heures, et leur tarif horaire amené à un prix convenable (à 40 centimes l'heure de stationnement, l'emploi de la voiture est encore favorisé) ? Ce serait bien sûr sélectionner par l'argent les utilisateurs de voitures, mais aussi opérer un transfert de fonds en faveur des fidèles du tram ou du bus.

Demi-mesures fatales

A ne pas vouloir, en tout cas, choisir entre transports en commun et voitures privées, M. Fontanet, comme avant lui M. Schmitt, s'enlisera dans des demi-mesures, soulevant des objections tous azimuts. Un choix est inéluctable.
Mais, direz-vous, pourquoi désespérer et dresser un tableau si sombre de la situation ? Deux lignes nouvelles de bus viennent d'être créées ! Pour transporter les visiteurs du Salon de l'Auto...