

Objektyp: **FrontMatter**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **28 (1991)**

Heft 1062

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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>

Domaine Public DP

Caisse commune

Depuis la semaine passée, plus de deux millions de personnes possèdent un abonnement demi-tarif à 110 francs (125 francs dès l'année prochaine), soit près d'un habitant de ce pays sur trois, ce qui est considérable. En abaissant le prix d'entrée sur le réseau suisse de transports publics, le «Borromini», comme il s'appelait lorsqu'il ne coûtait que cent francs, a attiré une nouvelle clientèle vers les trains et les bus et a contribué à redorer l'image quelque peu ternie des transports publics.

Deux millions de possesseurs, c'est bien plus que ce qui était escompté. Quant au nombre de voyageurs transportés, il a également connu une croissance importante, grâce au fameux demi tarif et à d'autres mesures décidées elles aussi en 1986 et qui concernent plus particulièrement le trafic des navetteurs, ces travailleurs qui se déplacent chaque jour pour se rendre à leur travail et qui encombrant les artères des villes à heures fixes. Le message du Conseil fédéral de 1986 prévoyait que «les mesures qui, dans la période d'essai de cinq ans, auront atteint le but recherché devraient être reconduites d'une manière définitive.» A la lecture de ces quelques chiffres, on pourrait donc conclure au succès de l'opération et en conséquence à son renouvellement.

Les choses pourtant ne sont pas si simples.

Vue sous un autre angle, l'expérience n'a pas apporté les résultats que l'on attendait d'elle, à savoir un transfert de la route au rail: s'il y a bien davantage de monde qui se déplace en train, il n'y en a pas moins sur les routes, bien au contraire. En résumé, on peut donc dire que les réductions tarifaires fédérales, comme celles accordées dans bon nombre d'entreprises urbaines, ont favorisé l'accroissement de la mobilité mais n'ont en rien contribué à diminuer la charge du trafic sur l'environnement.

Ce qui est sûr par contre, c'est que ces mêmes mesures ont contribué à détériorer la situation financière des entreprises de transport. Pour faire face à une clientèle en augmentation, elles sont en effet obligées d'améliorer leurs

prestations au moment le moins favorable et le plus coûteux: aux heures de pointe. Et tout indique que cette tendance va se poursuivre. Les récentes études entreprises à Lausanne et à Genève arrivent en effet à la même conclusion: il faut convaincre un maximum de pendulaires d'utiliser les transports publics plutôt que leur voiture, et cela en jouant sur les cases de stationnement à disposition dans les villes et sur les feux disposés le long des voies d'accès. La relative fluidité routière espérée à l'heure de pointe sera donc réalisée en suréquipant coûteusement les transports publics pour qu'ils puissent répondre à une demande forte deux heures par jour et cinq jours par semaine.

Soit, mais alors pourquoi s'arrêter en si bon chemin? Puisque les prétendus déficits des «collectifs» servent au bon fonctionnement des «privés» il faut en finir avec cette séparation arbitraire des comptes entre les deux systèmes. Quoi de plus normal que de mettre sous une même rubrique comptable ce qui est si intimement lié? Et si le lobby automobile continue de s'opposer à une augmentation du prix de la mobilité, il faudra qu'il en accepte les conséquences: la paralysie des villes, le manque de moyens rendant impossible toute amélioration substantielle des performances des transports publics.

Les suites données à la motion Béguelin sur le financement du trafic public et privé dans les agglomérations par les taxes routières sont un pas dans le bon sens. Mais pour qu'il y ait véritablement transfert de la route au rail, il ne suffit pas de subventionner la mobilité en abaissant le prix des billets et des abonnements. Il faut aussi donner des indications claires à l'utilisateur au moment où il fait le choix de son moyen de transport. Notamment en intégrant dans le prix d'utilisation de la voiture le coût provoqué par le suréquipement des transports publics pour répondre à la demande de l'heure de pointe. Suréquipement dont profitent essentiellement ceux qui sont au volant d'une voiture.