

# Oubliés...

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Domaine public**

Band (Jahr): **33 (1996)**

Heft 1268

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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>



Soleure: davantage de trains et de voyageurs, mais une diminution du nombre de postes. La tentation est grande d'adopter pour le trafic voyageurs la même stratégie que pour les marchandises: casser les prix dans l'espoir d'augmenter la demande. L'élasticité de celle-ci étant assez importante, l'opération pourrait, théoriquement, être couronnée de succès. Mais l'expérience a déjà été tentée à la suite du débat sur le dépérissement des forêts et ses résultats sont mitigés: sur le plan financier d'abord, le supplément de clientèle n'a pas suffi à compenser les diminutions de tarif; on sait en effet que la plupart des réductions accordées ont été supprimées ou revues à la baisse lorsque la Confédération a cessé de les subventionner; sur le plan de l'efficacité ensuite, les quelques études menées tendant à démontrer que les kilomètres supplémentaires sont moins parcourus par des automobilistes qui ont renoncé à leur voiture que par des personnes qui se déplacent davantage.

### Financer la prestation

Quel que soit le bout par lequel on empoigne le problème, on ne pourra donc faire l'économie d'un débat sur la productivité du rail. Car si l'on souhaite que les CFF puissent fournir des prestations de qualité à des prix concurrentiels, il faudra admettre de discuter des prestations et d'abandonner celles pour lesquelles le rail n'est pas adapté et leur laisser la souplesse nécessaire pour réagir rapidement. Il a fallu des centaines de millions de francs de pertes pour que les CFF admettent qu'ils ne pouvaient concurrencer la route dans le transport de détail «porte à porte» et pour qu'ils se décident à abandonner Cargo-domicile. La même réflexion se justifierait dans d'autres domaines, notamment le trafic régional, où il faut bien admettre qu'en maints endroits le bus est à la fois plus efficace et meilleur marché que le train. Il faut donc avoir le courage d'effectuer des comparaisons entre différents modes de transport – aussi bien sur leur coût que sur leur efficacité. La Confédération a pendant trop longtemps subventionné un système – le rail – au lieu de financer des prestations – le transport public de voyageurs, quel que soit le moyen utilisé. Ce système a eu pour effet de retarder la modernisation du rail qui voyait ses contributions financières publiques et ses voyageurs captifs (ceux n'ayant pas accès à une voiture) assurés.

Il faudra bien sûr aussi développer les prestations pour lesquelles le rail est performant. Mais on a vu que cette opération peut également se traduire par une diminution du nombre d'emplois.

En définitive, s'il faut rationaliser les CFF, ce n'est pas uniquement pour en diminuer les coûts. C'est surtout pour qu'ils redeviennent concurrentiels face à la voiture et aux transporteurs privés. ■

## Oubliés...

(cfp) Ceux qui connaissent toutes les strophes de *l'Internationale* chantent encore celle qui commence par : «Ouvriers, paysans, nous sommes – Le grand parti des travailleurs; – La terre n'appartient qu'aux hommes, – L'oisif ira loger ailleurs.» *La Jurassienne* consacre aussi une strophe au paysan qui laboure son sol. Mais en réalité les tentatives de collaboration entre travailleurs n'en sont généralement restées qu'aux déclarations d'intention. Deux exemples, pour mémoire: *Le Cheminot* du 6 avril 1934 publiait un éditorial intitulé «Ouvriers et paysans» de Constant Frey faisant mention d'un appel de l'Union syndicale suisse appelant tous les travailleurs du pays, ouvriers et paysans, classes moyennes et fonctionnaires, à s'unir sur un programme à la fois défensif et constructif.

Dix ans plus tard, en août 1944, la *Revue syndicale suisse* publiait deux articles intitulés, le premier, «Ouvriers et paysans» sous la plume de Robert Bratschi, président de l'USS, et le second, «Paysans et ouvriers» du professeur Laur, ancien secrétaire de l'Union suisse des paysans et que beaucoup surnommaient «le roi des paysans». Une année plus tard, la guerre était finie et on se souvenait surtout de ces mots de la conclusion du prof. Laur: «Le conflit qui déchire aujourd'hui le monde ne doit pas devenir une source de communisme...» alors que Robert Bratschi concluait par ce vœu pieux: «L'avenir de notre pays est pour une grande part entre les mains des organisations ouvrières et paysannes.»

Aux élections nationales de 1935, plus de 1500 électeurs vaudois ont voté la liste du Parti communiste vaudois. Des suffrages communistes ont été recueillis dans 172 communes et dans tous les districts. Cela représentait un peu plus de 2% de l'ensemble des suffrages du canton. Cela n'était pas suffisant pour obtenir un siège, mais c'était une vraie percée

Si les quatre listes opposées à l'entente radicale-libérale avaient été apparentées, elles auraient obtenu un siège de plus. Le Parti socialiste aurait gagné un cinquième mandat.

Quatre ans plus tard, ce fut la scission dans le Parti socialiste, prélude à la fondation de la Fédération socialiste suisse, à son alliance dans la clandestinité avec le Parti communiste pour aboutir à la création du Parti suisse du travail appelé Parti ouvrier dans une partie de la Suisse romande.