

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Herausgeber:** Domaine public  
**Band:** 28 (1991)  
**Heft:** 1062

## **Titelseiten**

### **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:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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.