

Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 32 (1995)
Heft: 1233

Rubrik: Transports publics

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 30.06.2025

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

Confédération et cantons dans le même bateau

Dès 1996, une réforme des modalités de financement du trafic régional offre un intéressant terrain d'exercice pour un fédéralisme renouvelé mâtiné de «nouvelle gestion publique».

FINANCEMENT

Répartition de l'indemnisation des coûts non couverts par les recettes du trafic régional dans les cantons romands (dès 1999):

	Conféd.	Canton
BE	80%	20%
FR	84%	16%
VD	75%	25%
VS	92%	8%
NE	79%	21%
GE	54%	46%
JU	94%	6%

Avant la réforme, les 104,2 millions de francs (chiffres 90/91) de coûts non couverts du trafic régional dans le canton de Vaud, par exemple, donnaient lieu à 81,8 millions de francs de contributions fédérales (principalement indemnités de la Confédération aux CFF et déficit des lignes PTT + 38% du déficit des entreprises hors CFF et PTT), 22,4 millions de francs étant à charge des Vaudois (62% du déficit des entreprises hors CFF et PTT). Avec la réforme, pour toutes les lignes l'indemnité sera à 75% à charge de la Confédération et à 25% à charge du canton et des communes. Les esprits mathématiciens remarqueront que la part fédérale était auparavant de 79%: c'est l'effet des mesures d'économies par rapport à l'intention originelle d'une opération totalement blanche...

(fb) Dans le tourbillon des grands dossiers touchant les transports publics (Rail 2000, NLFA, TGV, transformation de l'entreprise des CFF), il en est un qui a abouti et va entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1996: la réforme du financement du trafic régional des voyageurs.

Jusqu'à présent, le système se caractérisait par sa complexité: il y avait jusqu'à cinq différents types de contributions financières de la Confédération, certaines susceptibles d'être cumulées. Les distorsions selon le mode (ferroviaire ou non), ou l'entreprise étaient patentes: alors que la Confédération assumait le chemin de fer régional et les PTT le déficit de l'essentiel des lignes d'automobiles postales (en déduction, en quelque sorte, du bénéfice à verser à la caisse fédérale), les lignes régionales des autres entreprises de transports publics reposaient principalement sur le soutien financier des cantons.

Il en résultait un effet pervers évident: au lieu de mettre en place l'offre de transport régional la plus efficace, la plus économique, on recherchait celle qui permettait le mieux de transférer les charges sur d'autres. Le maintien ou la revendication d'une desserte ferroviaire inadaptée, à la charge de la Confédération, était préférable à la mise en place d'une desserte routière, même plus performante, dont il y avait lieu de craindre qu'elle ne bénéficierait guère de l'argent public fédéral.

Une enveloppe commune canton/Confédération

Tout cela est terminé: désormais il n'y a plus qu'une source de financement valable pour l'ensemble du trafic régional, quel que soit le mode de transport, et identique pour toutes les entreprises. Principale innovation, cette indemnité est versée en commun par la Confédération et le ou les cantons concernés, selon une clé de répartition faisant intervenir la capacité financière et des indices techniques liés à la desserte (voir en marge).

Au passage, on a mis fin au système de la couverture *a posteriori* d'un déficit pour entrer dans l'ère de la gestion par objectifs: l'indemnité représentera une enveloppe forfaitaire (part des coûts non couverts par les recettes sur la base d'un budget prévisionnel) correspondant à une variante d'offre sur laquelle les autorités et les entreprises auront dû se mettre préalablement d'accord.

Un rôle à jouer pour les cantons

Bien des éléments du système peuvent laisser dubitatif. La notion de trafic régional qui

le délimite (échelon intermédiaire entre le trafic local, auquel la Confédération ne contribue pas, et le trafic national, entièrement à sa charge) paraît artificielle compte tenu des situations où ces niveaux peuvent se recouvrir voire se substituer: l'étudiant genevois à l'EPFL n'utilise pas le train régional mais un intercity; le pendulaire nyonnais a le choix entre le régional et le direct. Au lieu d'une primauté des prestations (définition de l'offre souhaitable, appel aux entreprises, choix de la meilleure variante), les difficultés financières de la Confédération comme des cantons risquent bien de conduire à la primauté des contributions (fixation du montant apporté par la Confédération, détermination du montant correspondant à charge du canton, optimisation de l'offre dans le cadre de l'enveloppe ainsi définie).

Mais la réforme donne indubitablement un rôle plus actif aux cantons. Les CFF ne s'y sont pas trompés, qui revoient fondamentalement leur organisation en définissant six régions et en désignant 14 délégués au trafic régional voyageurs qui seront les interlocuteurs des cantons. On peut aussi imaginer désormais de tester une gestion régionale des transports publics par une entreprise locale reprenant même une ligne CFF. Qu'il s'agisse de la manière de mettre en compétition ou de faire travailler ensemble plusieurs entreprises de transports publics, ou de la mise au point commune d'une commande à cheval sur deux cantons, c'est un champ nouveau qui s'ouvre pour un service public plus proche de sa mission. ■

MÉDIAS

Combien de francophones ont remarqué que le dépouillement du scrutin au Québec a passé en direct, par les soins de Radio Canada, pendant la nuit du 29 au 30 octobre, sur les écrans de TV 5 Europe? On se lève pour une course automobile ou un match de tennis, pourquoi pas pour un scrutin important?

La Communauté des radios publiques de langue française a quarante ans. Constituée de la RTBF (Belgique), SRC-Radio (Canada), Radio France et Radio Suisse Romande, on la connaît surtout par la Revue de presse à quatre diffusée le samedi à 18 h 20 sur «La Première».