

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** 28 (1991)  
**Heft:** 1022

**Artikel:** Petit train vaudois : marche arrière  
**Autor:** Imhof, Pierre  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1020620>

### **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:** 19.11.2024

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

## Marche arrière

(pi) Les Vaudois avaient décidé, en 1985, de subventionner seuls le petit train que Berne voulait remplacer par un service routier. L'Aigle-Sépey-Diablerets (ASD) cumule pourtant les inconvénients: passage du train du côté le moins habité de la vallée, rebroussement en milieu de parcours pour desservir le Sépey, clientèle indigène et touristique limitée. Depuis 1985, certains investissements ont été effectués, mais ils ont avant tout porté sur une modernisation des installations et du matériel, limitant les changements, pour les voyageurs, au remplacement des wagons de 1913 par des véhicules (d'occasion) plus confortables. Le temps de parcours n'a par contre pas été diminué — il faut 56 minutes pour parcourir 22 kilomètres. Les investissements sont loin d'être terminés et les communes appelées à participer commencent à se rendre compte que «leur» chemin de fer risque de devenir une charge bien lourde, d'autant que les finances publiques ont souvent passé, de 1985 à 1990, du

noir au rouge. Elles ont jusqu'au 31 janvier pour se prononcer sur le maintien du chemin de fer — et donc implicitement sur leur participation financière qui devrait se monter à une quinzaine de millions — ou son remplacement par un service routier. Deux communes sur cinq ont pris position, l'une en faveur du train et l'autre contre.

Le rail ne doit certes pas être maintenu s'il ne présente pas des avantages par rapport à la route justifiant des charges plus lourdes, mais il est étonnant de constater pareil revirement en si peu d'années. De l'enthousiasme teinté d'une pointe de nationalisme — «on va leur montrer à ceux de Berne!» — on passe au réveil douloureux en regardant les chiffres de plus près, chiffres qui étaient déjà connus ou prévisibles en 1985. Le Conseil d'Etat a commandé un rapport à l'Institut des transports de l'EPFL (ITEP), qui ne fait que comparer les coûts d'exploitation d'une desserte par rail et par route et les investissements

nécessaires aux deux modes de transport. Mais puisque de l'argent a déjà été dépensé, il eût été utile de pousser l'étude un peu plus loin et de connaître, par exemple, le coût d'une amélioration du temps de parcours (une dizaine de minutes) par la suppression du rebroussement du Sépey. Cette étude aurait d'ailleurs dû être faite depuis longtemps, inscrite dans une réflexion plus vaste sur l'avenir du tourisme dans la vallée des Ormonts qui ne peut, à cause de son altitude intermédiaire, concurrencer sérieusement ses sœurs valaisannes.

Mais la dotation en personnel du Service des transports et du tourisme est déjà à peine suffisante pour faire de la gestion; on ne peut lui en vouloir de ne pas s'occuper, en plus, de planification. Surtout quand le chef du Département considère que cette tâche n'incombe pas à l'Etat concernant les chemins de fer. Pour les routes, évidemment, le personnel à disposition et le discours sont tout autres. ■

### ZURICH

## Efficace péréquation

(ag) En 1979, le canton de Zurich s'est doté d'une loi de péréquation entre communes riches et communes pauvres. A cette date, les taux d'imposition communaux accusaient un écart allant presque du simple au double de 93% à 173%. Après dix ans, le Conseil d'Etat, interpellé par un radical d'une commune de la Côte d'or, fait le point. Mais d'abord la description du système mis en place (voir NZZ, 5.1.91). La loi prévoit trois instruments de péréquation. Le plus important est un fonds de rééquilibrage des ressources fiscales. Toute commune se voit garanti un revenu fiscal par habitant correspondant au minimum à 70% de la moyenne cantonale. En cas d'insuffisance de ressources, la différence est versée par le fonds qui est bien évidemment alimenté par les communes riches, c'est-à-dire celles dont les recettes fiscales par habitant dépassent de 15% la moyenne cantonale. Pour 1991, 110 millions seront ainsi redistribués. Notons que la ville de Zurich ne contribue pas à ce fonds. Le deuxième

outil est classique, c'est une aide à l'investissement (21 millions prévus en 1991). Enfin, si, malgré ces mesures cumulées, une commune doit recourir à un taux d'impôt élevé, elle reçoit une aide directe du canton afin que le taux fiscal ne dépasse pas de plus de 10% la moyenne cantonale. 25 millions sont prévus à cet effet par le canton qui soumet les communes intéressées à un contrôle budgétaire.

Résultat. L'écart du taux d'imposition se situe aujourd'hui entre 82 et 122. Malgré ce resserrement, le taux des communes riches a pu s'abaisser encore, reflet de la prospérité zurichoise. Le nombre des communes pauvres, sous contrôle, a été réduit de 86 à 19. La charge pour le budget cantonal a été allégée en dix ans.

Le Conseil d'Etat zurichois affirme que la liberté d'action des communes a globalement été ainsi renforcée.

A titre de comparaison, dans le canton de Vaud, la fourchette des taux d'imposition communaux va de 40 à 140. ■

## EN BREF

La disparition, à fin septembre 1990, du Parti libéral-socialiste suisse n'a pas été remarquée. Les partisans des doctrines économiques de Silvio Gsell (1862-1930) ont regroupé leurs militants dans une section suisse de l'INWO, association internationale pour un ordre économique naturel.

Le quotidien bâlois *Basler Zeitung* a rappelé l'expulsion de Bregenz, il y a cinquante ans, des moines suisses issus du couvent soleurois de Mariastein. Ils avaient précédemment été expulsés de leur cloître pendant le *Kulturkampf* radical en 1874; repliés à Delle en France ils en avaient été également renvoyés au début de ce siècle et durent encore quitter l'Autriche devenue hitlérienne. En définitive, ils reprirent possession de Mariastein en 1971 lorsque le Landammann soleurois Willi Ritschard leur rendit leur couvent au nom du canton.

Le toit de la Grande Arche de la Défense, à Paris, abrite jusqu'au début de mars une intéressante exposition sur les étrangers en France. Une idée qui pourrait être une inspiration pour la Suisse du 700<sup>e</sup> ou plus tard.