

Zeitschrift: Domaine public
Band: - (2016)
Heft: 2142

Artikel: Transports collectifs : le choix du monopole de qualité a son prix : pourquoi la Suisse répugne à la libéralisation des lignes routières interurbaines
Autor: Erard, Lucien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1023489>

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>

Transports collectifs: le choix du monopole de qualité a son prix

Pourquoi la Suisse répugne à la libéralisation des lignes routières interurbaines

Lucien Erard - 17 novembre 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/30304>

[L'ouverture d'une ligne](#)

d'autocar internationale entre Constance et Lyon avec arrêts à Zurich, Berne, Lausanne et Genève, a provoqué l'ouverture d'une enquête de l'Office fédéral des transports à l'égard de l'entreprise allemande qui l'exploite. Cette dernière est soupçonnée de cabotage, à savoir assurer le transport de passagers d'une ville suisse à l'autre alors que seul le transport transfrontalier est autorisé; l'OFT envisage aussi de [sanctionner](#) les passagers astucieux qui achèteraient un billet international, mais monteraient et descendraient en Suisse. Par ailleurs le Parlement est saisi d'une [proposition](#) de libéraliser le transport routier longue distance des personnes.

Mais l'enjeu va bien au-delà de l'intérêt financier des usagers pour de telles dessertes.

Offrir bon marché une place d'autocar entre deux villes suisses ne tient en rien du miracle. Cette prestation exploite des routes qu'elle ne contribue que modestement à financer, utilise une énergie présentement peu onéreuse et emploie des chauffeurs pas forcément bien rémunérés.

Pourquoi le même trajet en chemin de fer est-il beaucoup plus cher? Parce que le billet de train ne sert pas seulement à couvrir le coût d'un trajet,

mais contribue au financement de l'ensemble du réseau, dont l'offre est bien plus importante que le seul trajet de notre client d'autocar.

Instaurer la concurrence dans le secteur des transports collectifs, avec des lignes routières privées qui n'exploiteraient dès lors que les trajets et les horaires les plus rentables, menacerait la cohérence du réseau et des correspondances et affaiblirait la stratégie du transfert de la route au rail menée depuis des décennies pour protéger l'environnement et poursuivre la politique d'aménagement du territoire.

Si, en Suisse, les transports collectifs sont gérés comme un monopole d'Etat, c'est pour permettre aux usagers de se déplacer en dehors des heures de pointe, dans les quartiers et les régions périphériques, avec la garantie d'un horaire fixe, d'une continuité d'exploitation entre les différents modes de transports publics et d'une offre suffisante.

Quel en est le prix? Les infrastructures sont financées par la Confédération, les cantons et les entreprises de transport. Pour exploiter une ligne selon un horaire donné, ces entreprises doivent obtenir une concession de la Confédération. Elles fixent alors leurs tarifs en fonction de

la distance. Les lignes non rentables sont subventionnées par la Confédération, les cantons et/ou les communes qui peuvent alors décider de les commander ou de s'en passer.

Les utilisateurs financent leurs coûts de transport en payant leurs billets et leurs abonnements de façon à couvrir, souvent avec l'aide des pouvoirs publics, non seulement les coûts de leur déplacement, mais également ceux qu'entraînent les courses peu fréquentées aux heures creuses, la desserte d'agglomérations peu peuplées et de régions reculées.

L'offre d'un réseau dense de transports publics ne tient pas seulement à l'attachement des Suisses à leurs chemins de fer et à leur bus postaux. Elle répond aussi à une volonté très claire d'offrir une alternative crédible à la voiture, tant pour le travail que pour les loisirs. Cela implique une fréquence suffisante, tant durant la journée qu'en soirée et pendant le week-end, ainsi que le respect des horaires et de bonnes correspondances. On veut aussi offrir un confort suffisant, dans les véhicules et les gares et avec notamment des parkings pour les pendulaires.

Il est évident qu'il serait possible d'offrir des transports

ad hoc sur des trajets bien fréquentés, à des prix bien inférieurs, en bus ou en train, à condition de trouver ailleurs de quoi financer le reste du réseau. La Suisse a choisi une autre voie: celle du monopole qui permet à la Confédération de fixer les conditions d'exploitation du réseau de façon à en garantir le financement. C'est pourquoi, selon la loi, des transports réguliers sur un trajet donné ne sont autorisés qu'en vertu d'une concession à une entreprise de transport qui fixe ses tarifs et rend publics ses horaires, garantissant les correspondances avec les

autres opérateurs du réseau.

Les abonnements, à commencer par l'abonnement général, contribuent au développement et à l'exploitation du réseau indépendamment des distances parcourues. L'abonnement demi-tarif attire des clients supplémentaires qui, bien qu'à moitié prix, participent eux aussi à la couverture des coûts du réseau. S'y ajoutent les fonds publics et les subventions nécessaires au bon fonctionnement d'un service public qui joue un rôle central pour l'aménagement du

territoire et la protection de l'environnement, notamment par la limitation du trafic automobile.

La mise en œuvre de la libéralisation des transports par le rail instituée par l'Union européenne posera également un problème de financement. Il est certes prévu qu'on facture à l'opérateur la location du sillon - en d'autres termes le droit d'utiliser l'infrastructure ferroviaire pour un trajet et un horaire donné. Mais osera-t-on fixer un montant suffisant pour couvrir équitablement le coût du réseau dont profiteront aussi ses clients?

VS: la LAT au cœur des élections à Vex

Forte majorité pour une réduction organisée de la zone à bâtir

Michel Rey - 20 novembre 2016 - URL: <http://www.domainepublic.ch/articles/30318>

Lors des dernières élections communales valaisannes, la liste conduite par le président de la commune de [Vex](#) a obtenu 6 sièges sur 9 au sein de la municipalité. Les débats ont été violents. Au cœur des affrontements, l'aménagement du territoire.

La commune de 1'800 habitants, sur laquelle se trouve la station des Collons, dispose d'une zone à bâtir largement surdimensionnée avec de nombreuses

constructions dispersées qui induisent d'importants coûts d'équipement. Vex était aussi connu que Verbier pour ses petits arrangements entre propriétaires et autorités et ses chantiers non autorisés.

Législation fédérale sur l'aménagement du territoire oblige, la commune doit réduire sa zone à bâtir. A l'initiative de son président, elle décide en 2015 de bloquer 80 hectares de terrains à bâtir pendant deux ans, le temps d'élaborer une stratégie de

dézonage afin d'éviter le mitage du territoire communal. Des propriétaires s'estimant lésés ont présenté une liste d'opposition au président sortant. Avec une participation de 79%, leur liste a été clairement battue.

En Valais, l'aménagement du territoire n'est plus seulement l'affaire des propriétaires fonciers mais devient celle des citoyens. On peut s'en réjouir, même si une hirondelle ne fait pas le printemps.