

Les tableaux du colloque OUESTRAIL 2013

La démarche

La collecte de données effectuée pour 7 lignes de train et 7 lignes de bus dans les 7 cantons de Suisse occidentale a pour but principal de mieux faire connaître la réalité du trafic voyageurs régional. Comme on le voit, ce dernier ne se réduit pas à une seule réalité mais à une multitude de situations très différentes qui en font également la vulnérabilité.

Les chiffres

On comprend bien que ce qui nous intéresse ici, ce sont des ordres de grandeur et non des chiffres précis à la virgule. Aussi avons-nous arrondi tous les chiffres afin de faciliter le décryptage. Des notes de bas de page apportent quelques précisions quant à l'interprétation des chiffres.

Les exemples choisis

Le choix des lignes ferroviaires et de bus était assez aléatoire. Tout au plus pouvons-nous préciser que nous n'avons pas cherché des extrêmes mais plutôt des exemples « normaux ».

Tableau 1 : indicateurs relatifs au canton – état de référence offre 2012 / année 2012

	Part CH Infrastructure (%)	Part CH Exploitation (%)	Habitants	Densité de population (hab/km ²)	Longueur réseau ferré régional ¹ [km]	par 1000 habitants [km/hab]	Longueur lignes bus du trafic régional ² [km]	par 1000 habitants [km/hab]	Indemnité totale pour le TRV (CH + cantons (+communes) ³) [CHF]	Indemnité totale par habitant [CHF/hab]	Indemnité TRV seul, part nette canton ⁴ [CHF]	Part canton nette par habitant [CHF/hab]
VD	49	50	734'000	229	480	0.65	1'460	1.99	139'685'000	190	20'975'000	29
FR	55	56	291'000	174	232	0.80	964	3.31	81'023'000	278	21'470'000	74
JU	78	73	71'000	85	115	1.62	338	4.76	28'058'000	395	7'089'000	100
GE	14	30	463'000	1'642	29	0.06	111	0.24	31'013'000	67	21'709'000	47
VS	67	64	322'000	62	300	0.93	1'400	4.35	106'000'000	329	38'000'000	118
NE	50	51	174'000	217	55	0.32	500	2.87	44'200'000	254	21'900'000	126
BE	57	55	992'000	166	883	0.89	1936	1.95	269'305'000	271	85'283'000	86

¹ Longueur cumulée sans tenir compte si le tronçon est à simple, double ou triple voie.

² Longueur cumulée sans tenir compte des sens de parcours.

³ Montant cumulé des participations financières CH + canton (et parfois communes ou de tiers) pour couvrir le déficit d'exploitation du trafic régional (sans trafic urbain)

⁴ Montant net de la participation financière du canton au déficit d'exploitation (donc sans les apports éventuels des communes ou de tiers et sans trafic urbain ou autre)

Tableau 2 : indicateurs relatifs à la ligne ferroviaire sélectionnée – état de référence offre 2012

No cadre	Ligne ferroviaire	Produits/recette [CHF]	Coûts complets [CHF]	Indemnités TRV [CHF]	Taux de couverture (%)	Nbre paires trains/j ⁵	Nbre de voyageurs-km [VKM]	section la plus chargée [voy/jour]	section la moins chargée [voy/jour]
VD	Yverdon-les-Bains – Ste-Croix	1'826'500	5'027'300	3'200'800	36	18	9'216'000	1'490	1'115
FR	Fribourg - Yverdon	5'168'000	12'187'000	7'019'000	42	24	36'833'000	2'572	1'201
JU	Bonfol – Porrentruy	376'000	1'337'000	961'000	28	21	1'558'000	870	303
GE	(Bellegarde -) La Plaine – Genève	2'623'000	8'848'000	6'225'000	30	41	15'274'000	4'088	1'507
VS	Orsières – Martigny	1'778'000	5'035'000	3'257'000	35	17	7'533'000	1'025	378
NE	Travers – Neuchâtel	1'790'000	5'745'000	3'955'000	31	23	14'140'000	2'153	1'789
BE	(Bienne –) Sonceboz – Moutier	1'000'000	5'000'000	4'000'000	20	21	7'000'000	930	780

Tableau 3 : indicateurs relatifs à la ligne de bus sélectionnée – état de référence offre 2012

No cadre	Ligne régionale de bus	Produits/recette [CHF]	Coûts complets [CHF]	Indemnités TRV [CHF]	Taux de couverture (%)	Nbre paires bus/j ⁶	Nbre de voyageurs-km [VKM]	section la plus chargée [voy/jour]	section la moins chargée [voy/jour]
VD	Orbe - Yverdon	483'000	1'959'000	1'476'000	25	27	3'179'000	1'200	60
FR	Bolligen - Jaun - Bulle	631'000	2'306'000	1'675'000	27	14	3'233'000	583	71
JU	Porrentruy – Courgenay - Charmoille	122'000	624'000	502'000	20	15	927'000	209	24
GE	Sézenove – Bernex - Satigny Gare (ligne S)	374'000	2'551'000	2'177'000 ⁷	15	44 ⁷	1'143'000	758	326
VS	Orsières - Champex	123'000	473'000	350'000	26	10	440'000	123	25
NE	Savagnier - Neuchâtel	171'000	810'000	639'000	21	16	992'000	368	246
BE	Tavannes – Reconvillier – Bellelay	165'000	550'000	385'000	30	11	555'000	130	10

⁵ Du lundi au vendredi

⁶ Du lundi au vendredi

⁷ dont part reconnue par l'OFT : CHF 1'138'000.- pour 23 paires de course, le solde est 100% à charge du canton



Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication

Le financement du trafic régional des voyageurs

La Confédération soutient le trafic régional des voyageurs en versant d'importantes subventions. En 2012, cette aide se montait à 858 millions de francs.

De quoi s'agit-il?

La loi sur le transport de voyageurs différencie entre les prestations d'importance nationale (trafic longues distances), les prestations du transport régional de voyageurs, les prestations de trafic local ainsi que les lignes sans fonction de desserte. La Confédération n'alloue de contributions d'exploitation que pour le trafic régional, à la différence du financement de l'infrastructure. Le trafic régional voyageurs comprend des lignes de train, de bus, ainsi que quelques funiculaires et bateaux avec fonction de desserte.

La Confédération et le canton concerné commandent conjointement les prestations de trafic régional des voyageurs. La répartition de la charge d'indemnisation est fixée avec chaque canton pour une période de quatre ans. Actuellement la part fédérale est en moyenne de cinquante pour cent. Ces moyens sont prélevés sur le budget ordinaire de la Confédération.

La Confédération fixe chaque année, dans le cadre du budget, le montant total de sa subvention au profit du trafic régional. En 2012, ses versements s'élevaient à 858 millions de francs. Les cantons fournissent une contribution équivalente. Les prestations supplémentaires sont entièrement à la charge des cantons qui les commandent.

Conformément au principe des prestations sur commande, le déficit n'est plus pris en charge par les pouvoirs publics en fin d'exercice, comme c'était le cas auparavant. La Confédération et les cantons passent commande de prestations auprès d'entreprises de transport concessionnaires, pour un prix convenu à l'avance. L'entreprise calcule les coûts et les produits escomptés et établit une offre sur cette base.

Une fois que les commanditaires et l'entreprise de transport se sont mis d'accord, ils signent une convention d'indemnisation. Les commanditaires indemnisent l'entreprise pour la différence avérée entre les coûts et les produits (principe du montant net). La Confédération a ainsi conclu pour 2012 plus de 168 conventions d'indemnisation portant sur 1400 lignes régionales de transport.

Le matériel roulant est un gros poste du budget. Les besoins sont en forte augmentation, premièrement parce qu'il faut remplacer du matériel vétuste et deuxièmement parce que l'accroissement de la demande et l'extension de l'offre exigent des trains supplémentaires.

[Retour à vue d'ensemble Transports terrestres: rail](#)



Office fédéral des transports OFT

L'OFT veut préserver le haut niveau de qualité dans les transports publics régionaux

L'Office fédéral des transports (OFT) veut garantir sur la durée le haut niveau qualitatif et le financement du transport régional des voyageurs par train, bus, bateau et remontées mécaniques. A cette fin, il a développé des réformes et pris différentes mesures. Il mène un dialogue intense avec les cantons et les entreprises de transport concernées.



(c) RBS

Le trafic régional des voyageurs (TRV) est un important pilier du système suisse des transports publics (TP). Il assure que les différentes régions de la Suisse soient desservies par les trains RER et les bus ainsi que, dans quelques cas, par des bateaux ou des installations à câbles. La Confédération et les cantons versent à cet effet quelque 1,7 milliard de francs par an, ce qui correspond environ à la moitié de tous les coûts du TRV. Celui-ci forme le système suisse des TP avec le trafic ferroviaire grandes lignes autofinancé, le trafic local subventionné par les cantons et les

communes (bus et trams) et le trafic touristique.

Au cours des dernières années, le TRV a connu une forte croissance et a atteint un standard de qualité élevé. Depuis 2007, la demande et le taux d'occupation ont augmenté en moyenne de respectivement 5,7 et 2,4 % par année. La cadence à la demi-heure ou au quart d'heure a été introduite sur de nombreuses lignes. De plus, beaucoup d'entreprises de transport ont acquis du matériel roulant neuf ou de nouveaux bus. Or ces investissements ont un coût. La hausse de la demande, des tarifs TP plus élevés et une meilleure efficacité des entreprises de transport ont certes permis de porter le degré de couverture des coûts de 46 % en 2007 à plus de 49 % en 2012. Cependant, des lacunes de financement sont apparues entre-temps dans le TRV, et ce alors que le budget fédéral qui lui est destiné a été sensiblement augmenté. Il manque ainsi à la Confédération pour l'année d'horaire en cours quelque 30 millions de francs (sur un budget total de 857 millions de francs) pour indemniser l'ensemble des prestations de transport effectuées.

L'OFT a engagé des mesures afin de combler cette lacune. Il a abaissé de 10 % le prix du courant de traction de CFF Energie pour le TRV au début de 2013, ce qui déleste le TRV d'environ 9 millions de francs par an. Il prévoit par ailleurs de demander au Conseil fédéral et au Parlement un crédit supplémentaire de 20 millions de francs. De plus, diverses offres ont été renégociées avec les entreprises de transport, ce qui a permis d'abaisser de façon substantielle le besoin en indemnisation.

Le budget fédéral du TRV augmentera de 1,5 % ces prochaines années, conformément au plan financier. Mais d'autres difficultés de financement se profilent à l'horizon. L'OFT les a signalées dans plusieurs courriers adressés aux entreprises de transport et aux cantons depuis l'automne dernier et il a engagé les mesures et les réformes suivantes afin de pouvoir assurer non seulement le financement mais aussi le large éventail de l'offre du TRV à court, à moyen comme à long terme :

- L'OFT attend des entreprises de transport qu'elles réduisent leur besoin d'indemnisation en TRV de 2,5 % en 2014 et de 1 % en 2015, sans modifier l'offre. Ces réductions se justifient par le fait que le renchérissement est nul et que la branche a laissé entrevoir des gains d'efficacité de 1 % par année. Si les entreprises de transport devaient ne pas être en mesure de compenser la réduction des indemnités par des gains d'efficacité et des hausses de la demande, elles devraient, au titre de leur responsabilité entrepreneuriale, procéder aux adaptations de tarifs nécessaires.

- En ce qui concerne l'acquisition de matériel roulant neuf ou de nouveaux véhicules, la Confédération ne participe jusqu'à nouvel avis qu'à des achats de remplacement indispensables.
- L'OFT met en œuvre comme prévu à partir de 2014 la directive déjà promulguée en 2010 concernant la rentabilité minimale. Les offres qui présentent un degré de couverture des coûts inférieur à 20 % ne sont plus commandées conjointement ni cofinancées par l'OFT. Cela concerne en premier lieu les offres de bus à la cadence semi-horaire. Les offres à la cadence horaire dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 10 % sont également touchées.
- À moyen terme, c.-à-d. à partir de 2016, l'OFT souhaite davantage recourir aux conventions d'objectifs et aux mises au concours afin de rendre le TRV encore plus efficient et compétitif. Dans ce contexte, l'OFT tient à ce que les lignes régionales à faible degré de couverture des coûts fassent l'objet d'un examen périodique pour déterminer si une desserte par bus ne constituerait pas une solution plus efficiente tout en répondant aux besoins des clients. L'OFT a adapté les modalités de ce réexamen : seules les lignes ferroviaires dont le degré de couverture des coûts est inférieur à 30 % doivent désormais être soumises à cette vérification. Celle-ci doit avoir lieu tous les dix ans et tenir dûment compte d'aspects qualitatifs comme le taux d'utilisation de la ligne aux heures de pointe.

Grâce aux fonds que dégageront les mesures précitées, la Confédération pourra participer, dans une mesure restreinte, au financement d'aménagements urgents de l'offre.

Enfin, l'OFT entend élaborer des principes généraux pour les offres du TRV. Il est prévu d'étudier des critères permettant de définir la densité de l'horaire ou quand des passagers doivent accepter de rester debout sur de courtes distances. L'OFT entend par ailleurs soumettre le système de commande actuel en TRV à une analyse externe. Cette évaluation lui servira de base pour engager des réformes supplémentaires là où elles s'avèreront nécessaires et opportunes. Ce processus se déroulera en étroite concertation avec les cantons et les entreprises de transport. Il s'agira notamment de clarifier la répartition des compétences entre la Confédération et les cantons, le rôle des communautés tarifaires ainsi que la légitimité d'autres éléments de concurrence.

Les mesures d'économie 2014 concernent aussi le trafic ferroviaire

En proposant le programme de consolidation et de réexamen des tâches (CRT) 2014, le Conseil fédéral prévoit, outre des économies dans d'autres secteurs, une réduction des dépenses effectuées dans le rail, dont 20 millions de francs dans le financement de l'infrastructure. Il ne s'agit pas de supprimer des projets d'aménagement mais d'en optimiser la réalisation, entre autres par des acquisitions groupées, donc plus avantageuses pour les petites entreprises de transport. Le Conseil fédéral entend économiser 20 autres millions de francs dans le trafic ferroviaire marchandises intérieur. Les mesures CRT n'ont aucune incidence sur les indemnités octroyées au trafic régional des voyageurs et ne doivent pas être confondues avec la mesure à long terme de réexamen des tâches prise par le Conseil fédéral, mesure qui prévoit entre autres de déterminer périodiquement s'il est opportun de remplacer une ligne de chemin de fer à faible degré de couverture des coûts par une desserte par bus (cf. ci-dessus). Le Parlement doit encore se prononcer sur les mesures CRT.

OFT Actualités_No 8_Mars 2013

[Retour à vue d'ensemble Edition mars 2013](#)

Tous les liens de cette(s) page(s)

Office fédéral des transports (OFT)
info@bav.admin.ch | [Informations juridiques](#)

<http://www.bav.admin.ch/aktuell/03876/04139/04140/index.html?lang=fr>

³ Si des mesures extraordinaires de sûreté doivent être prises pour l'exécution de transports militaires, les frais en seront à la charge de la Confédération.

Art. 44 Responsabilité de la Confédération

¹ La Confédération répond envers les entreprises de chemins de fer des dommages que leur causent les transports militaires lorsque aucune faute n'est imputable à l'entreprise ou à son personnel.

² La Confédération répond envers les entreprises de chemins de fer, selon les règles du droit civil, de tout dommage que leur causent la construction, l'existence ou l'usage d'ouvrages et d'installations militaires se trouvant sur le domaine du chemin de fer ou à proximité.

Art. 45¹⁷³

Art. 46¹⁷⁴

Art. 47 Hygiène publique

La législation fédérale concernant la santé de l'homme et des animaux, la lutte contre les parasites et le commerce de marchandises fixe les prestations que les entreprises de chemins de fer ont à fournir en vue de son application. Pour ces prestations, les entreprises ont droit à une indemnité équitable.

Art. 48¹⁷⁵ Litiges

¹ L'OFT statue sur les litiges résultant de l'application du présent chapitre.

² Les décisions de l'OFT peuvent faire l'objet d'un recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale.

Chapitre 6¹⁷⁶ **Financement de l'infrastructure**¹⁷⁷

Art. 49 Principe

¹ La Confédération et les cantons financent en commun l'infrastructure ferroviaire.¹⁷⁸

¹⁷³ Abrogé par le ch. I de la LF du 20 mars 1998, avec effet au 1^{er} janv. 1999 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 853).

¹⁷⁴ Abrogé par le ch. 15 de l'annexe à la LF du 18 mars 2005 sur les douanes, avec effet au 1^{er} mai 2007 (RO **2007** 1411; FF **2004** 517).

¹⁷⁵ Nouvelle teneur selon le ch. 75 de l'annexe à la LF du 17 juin 2005 sur le TAF, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2007 (RO **2006** 2197; FF **2001** 4000).

¹⁷⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

¹⁷⁷ Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

² Les lignes servant exclusivement au trafic local ou touristique sont exclues des prestations fédérales.¹⁷⁹

³ La Confédération finance seule les lignes d'importance nationale.¹⁸⁰

⁴ Les fonds d'amortissement ne pouvant pas être réinvestis peuvent être utilisés pour rembourser les prêts conditionnellement remboursables.¹⁸¹

Art. 50¹⁸² Conditions

¹ La Confédération indemnise les entreprises répondant aux conditions suivantes:

- a. leurs comptes sont présentés conformément aux dispositions du chap. 9;
- b. les comptes, subdivisés en secteurs, attestent les coûts non couverts de chaque secteur;
- c. le transport régional de voyageurs et, le cas échéant, l'infrastructure ferroviaire, sont gérés comme des secteurs distincts.

² La Confédération peut accorder des allègements aux entreprises étrangères qui exploitent peu de lignes en Suisse.

Art. 51¹⁸³ Offre de prestations et procédure de commande

¹ La Confédération, les cantons concernés et les entreprises ferroviaires fixent au préalable, de manière contraignante, l'offre de prestations et l'indemnisation du secteur de l'infrastructure dans le cadre d'une convention fondée sur les comptes prévisionnels des entreprises.

² L'indemnité est prioritairement destinée au bon entretien de l'infrastructure et à son adaptation aux besoins du trafic ainsi qu'à l'état de la technique. En outre, les éléments suivants sont notamment pris en considération:

- a. une desserte de base appropriée;
- b. les objectifs de la politique régionale, notamment le développement économique des régions défavorisées du pays;
- c. les objectifs relevant de l'aménagement du territoire;
- d. les objectifs relevant de la protection de l'environnement;
- e. les intérêts des personnes handicapées.

¹⁷⁸ Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

¹⁷⁹ Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

¹⁸⁰ Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

¹⁸¹ Introduit par le ch. I de la LF du 17 juin 2005, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2005 (RO **2005** 4775; FF **2004** 4977).

¹⁸² Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

¹⁸³ Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

³ La signature de la convention confère à l'entreprise ferroviaire concernée un droit propre à des indemnités de la part de chacun des commanditaires (Confédération, cantons, tiers).

⁴ Si les autorités fédérales, les cantons et l'entreprise ferroviaire ne parviennent pas à un accord lors de la négociation ou de l'exécution d'une convention sur les indemnités selon l'art. 49, al. 1, l'OFT statue compte tenu des principes de l'al. 2.

⁵ Les décisions de l'OFT peuvent faire l'objet d'un recours conformément aux dispositions générales de la procédure fédérale.

⁶ Le recourant peut invoquer:

- a. la violation du droit fédéral, y compris l'excès ou l'abus du pouvoir d'appréciation;
- b. la constatation inexacte ou incomplète des faits pertinents.

Art. 52¹⁸⁴ Réduction de l'indemnité

Après avoir entendu les cantons intéressés, la Confédération peut réduire l'indemnité demandée lors de la procédure de commande par l'entreprise, si sa gestion n'est pas rationnelle.

Art. 53¹⁸⁵

Art. 54¹⁸⁶

Art. 55

Abrogé

Art. 56¹⁸⁷ Améliorations techniques

Si une entreprise souhaite construire ou compléter des installations ou des équipements, ou acquérir des véhicules pour augmenter sensiblement la rentabilité, la capacité ou la sécurité de son exploitation ou prendre des mesures en faveur des handicapés, la Confédération peut octroyer ou cautionner des prêts avec ou sans intérêts ou accorder des contributions.

¹⁸⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 20 mars 1998, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1999 (RO **1998** 2835; FF **1997** I 853).

¹⁸⁵ Abrogé par le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

¹⁸⁶ Abrogé par le ch. I 4 de la LF du 16 mars 2012 sur la deuxième partie de la réforme des chemins de fer 2, avec effet au 1^{er} juil. 2013 (RO **2012** 5619, **2013** 1603; FF **2011** 857).

¹⁸⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I de la LF du 24 mars 1995, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

Art. 57¹⁸⁸ Répartition financière

¹ La part de l'indemnité et des prêts prise en charge par la Confédération pour les offres commandées par la Confédération et les cantons dans le secteur de l'infrastructure est de 55 %.

² Le Conseil fédéral fixe au moins tous les quatre ans les parts respectives de la Confédération et de chacun des cantons à l'indemnité et aux prêts. Il consulte les cantons au préalable et tient compte de leurs conditions structurelles.

³ Si plusieurs cantons participent au financement d'une ligne, leurs parts se calculent, sauf accord contraire, en fonction du nombre d'arrêts et de la longueur du tronçon situés sur leur territoire.

⁴ Les cantons déterminent si les communes et d'autres collectivités participent à l'indemnité.

⁵ Le transfert de la propriété ou de l'exploitation d'une ligne ferroviaire à une autre entreprise n'entraîne pas de changement dans les parts de la Confédération ni des cantons.

Art. 58¹⁸⁹**Chapitre 7 Aide en cas de grandes catastrophes naturelles**¹⁹⁰**Art. 59**¹⁹¹

En cas de graves dommages causés par les forces naturelles, la Confédération peut accorder aux entreprises ferroviaires des aides financières pour la remise en état ou le remplacement d'installations endommagées ou démolies, ainsi que pour les travaux de déblaiement.

¹⁸⁸ Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

¹⁸⁹ Abrogé par le ch. I de la LF du 24 mars 1995, avec effet au 1^{er} janv. 1996 (RO **1995** 3680; FF **1994** I 485).

¹⁹⁰ Anciennement avant l'art. 56. Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

¹⁹¹ Nouvelle teneur selon le ch. II 13 de la LF du 20 mars 2009 sur la réforme des chemins de fer 2, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO **2009** 5597; FF **2005** 2269, **2007** 2517).

Ordonnance
sur les parts cantonales dans les indemnités
et les aides financières pour le trafic régional
(OPCTR)

du 18 décembre 1995 (Etat le 1^{er} juillet 2013)

Le Conseil fédéral suisse,

vu les art. 57, al. 2, et 97 de la loi fédérale du 20 décembre 1957 sur les chemins de fer (LCdF)¹,

vu les art. 30, al. 2 et 3, et 63, al. 1, de la loi du 20 mars 2009 sur le transport de voyageurs (LTV)^{2,3}

arrête:

Art. 1⁴ Objet

La présente ordonnance fixe les parts à verser par les cantons au titre de l'indemnisation de l'offre du transport régional des voyageurs⁵ commandée en commun par la Confédération et les cantons et au titre du financement de l'infrastructure du trafic régional pour les chemins de fer et les transports à câbles.

Art. 2⁶ Calcul de la part cantonale

La part cantonale équivaut au produit, exprimé en pour-cent et arrondi à un chiffre après la virgule, de la participation cantonale et de la part à une ligne ou à un tronçon selon la clef de répartition intercantonale.

RO 1996 169

¹ RS 742.101

² RS 745.1

³ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1641).

⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de l'O du 4 nov. 2009 (1^{re} phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO 2009 5959).

⁵ Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout ce texte.

⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261).

Art. 3⁷ Calcul du taux de participation du canton

¹ La participation cantonale à l'indemnisation de l'offre du transport régional des voyageurs commandée en commun (O) et au financement de l'infrastructure du trafic régional (I) est calculée selon la formule suivante, en tenant compte des conditions structurelles, le résultat étant arrondi à l'unité:⁸

a.⁹ taux de participation du canton (O) = $CIS(O)^3 \times 0.525425 + 0.2$

b. taux de participation du canton (I) = $CIS(I)^4 \times 0.733 + 0.15$

CIS = coefficient d'indice structurel selon l'art. 6, al. 2.

² Les participations cantonales sont calculées au moins tous les quatre ans. Elles figurent dans l'annexe à la présente ordonnance.

Art. 4¹⁰ Variation annuelle maximale de la part de la Confédération

La part annuelle de la Confédération à l'indemnisation de l'offre du transport régional des voyageurs commandée en commun par la Confédération et les cantons peut varier au maximum de 5 points de pour-cent par rapport à la part de la Confédération visée à l'art. 30, al. 1, LTV.

Art. 5¹¹ Conditions structurelles

Les conditions structurelles sont déterminées par la densité démographique et la longueur des chemins de fer privés. Elles sont exprimées par un indice structurel pour l'indemnisation de l'offre du trafic régional des voyageurs commandée en commun IS(O) et par un indice structurel pour le financement de l'infrastructure du trafic régional IS(I).

Art. 6 Calcul des indices structurels

¹ Les indices structurels se calculent selon les formules suivantes:

a. $IS(id) = 0,7 \times IDD + 0,3 \times ILC;$

b. $IS(ci) = 0,3 \times IDD + 0,7 \times ILC.$

IDD = Indice de densité démographique, exprimé comme la valeur inverse d'un canton par rapport à la moyenne suisse, la densité démographique étant indiquée par le quotient du chiffre de la population recensée et de la surface productive.

⁷ Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de l'O du 4 nov. 2009 (1^{re} phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO 2009 5959).

⁸ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261).

⁹ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261).

¹⁰ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 29 mai 2013, en vigueur depuis le 1^{er} juil. 2013 (RO 2013 1641).

¹¹ Nouvelle teneur selon le ch. I 3 de l'O du 4 nov. 2009 (1^{re} phase de la réforme des chemins de fer 2), en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2010 (RO 2009 5959).

ILC = Indice de la longueur des chemins de fer privés. La longueur des chemins de fer privés équivaut à la somme des parts cantonales (selon la clef de répartition intercantonale) dans les infrastructures financées en commun par la Confédération et les cantons (longueur exploitée); cette somme est exprimée en pour-cent, 0,3 m par habitant équivalant à 100 %.

² Pour le calcul de la participation cantonale, les indices structurels sont convertis pour donner les coefficients suivants:

- a. $CIS(id) = \{600\% - IS(id)\} / 600\%$;
- b. $CIS(ci) = \{665\% - IS(ci)\} / 665\%$.¹²

Art. 7 Calcul de la clef¹³ de répartition intercantonale

¹ Lorsqu'une ligne ou un tronçon touche le territoire de plusieurs cantons, ceux-ci fixent une clef de répartition des coûts.¹⁴

² Si les cantons ne peuvent pas se mettre d'accord sur une clef de répartition intercantonale, l'Office fédéral des transports la fixe en tenant compte:

- a. pour le transport régional de voyageurs, de la longueur de la ligne sur le territoire du canton et de la desserte des stations;
- b. pour le financement de l'infrastructure du trafic régional, de la longueur du tronçon sur le territoire du canton et du nombre de stations.¹⁵

³ La desserte des stations équivaut au nombre des départs prévus à l'horaire dans le cadre de l'offre financée en commun par la Confédération et les cantons. Les gares et les points d'arrêt sont assimilés à des stations. Celles-ci sont attribuées en tout ou en partie à un autre canton lorsqu'elles se situent à moins d'un kilomètre de la frontière de ce canton et qu'elles servent à ses habitants. La répartition se fait sous forme de quarts.

⁴ La longueur de la ligne ou du tronçon se mesure à partir de la frontière cantonale. Les sections de lignes ou de tronçons dépourvues de station desservant le canton en question ne sont pas comptées.¹⁶

⁵ Lorsque les coûts non couverts ne sont connus que pour un ensemble de plusieurs lignes, la répartition se fait proportionnellement aux kilomètres parcourus.

¹² Nouvelle teneur selon le ch. I 11 de l'O du 7 nov. 2007 sur la réforme de la péréquation financière et de la répartition des tâches entre la Confédération et les cantons, en vigueur depuis le 1^{er} janv. 2008 (RO 2007 5823).

¹³ Nouvelle expression selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261). Il a été tenu compte de cette mod. dans tout ce texte.

¹⁴ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261).

¹⁵ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261).

¹⁶ Nouvelle teneur selon le ch. I de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO 2011 5261).

*Annexe*¹⁹
(art. 3, al. 2)

Participations des cantons²⁰

(en %)

Canton	Participation des cantons (O) Années de l'horaire 2012 à 2015	Participation des cantons (I)
ZH	66	80
BE	45	43
LU	56	70
UR	28	33
SZ	48	53
OW	33	43
NW	45	43
GL	36	56
ZG	64	82
FR	44	45
SO	56	65
BS	71	87
BL	60	67
SH	56	76
AR	39	25
AI	26	17
SG	54	65
GR	20	15
AG	61	73
TG	53	57
TI	49	63
VD	50	51
VS	36	33
NE	49	50
GE	70	86
JU	27	22

¹⁹ Nouvelle teneur selon le ch. II de l'O du 23 nov. 2011, en vigueur depuis le 11 déc. 2011 (RO **2011** 5261).

²⁰ Le financement de l'infrastructure est régi par des conventions de prestations conclues pour quatre ans. Les taux entrés en vigueur le 11 déc. 2011 sont applicables aux conventions pour les années 2013 à 2016.

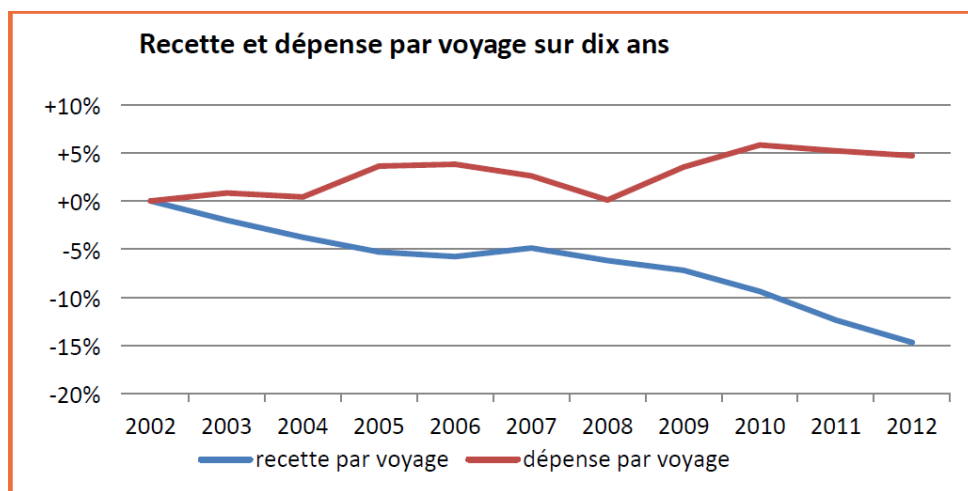
09 octobre 2013, par Olivier Razemon

Les transports publics, toujours plus chers, toujours moins rentables

(article publié dans différents médias français)

"Le ratio recettes /dépenses ne cesse de se

dégrader". C'est un cri d'alarme lancé ce mercredi 9 octobre, lors d'une conférence de presse, par les acteurs du transport public, SNCF, RATP, Keolis ou Transdev, qui gèrent les réseaux locaux ou régionaux (à lire dans *Ville, rail et transport*). Selon l'Union des transports publics (UTP), qui réunit les professionnels du secteur, *"la demande de transport croît plus vite que les recettes"*. Le fameux ratio est passé de 39% en 2002 à 31,5% en 2012, alors qu'en Allemagne, qui fait toujours figure de référence, en France, quand on parle efficacité, le même ratio est passé de 41,9% à 49,1% pendant la même période.



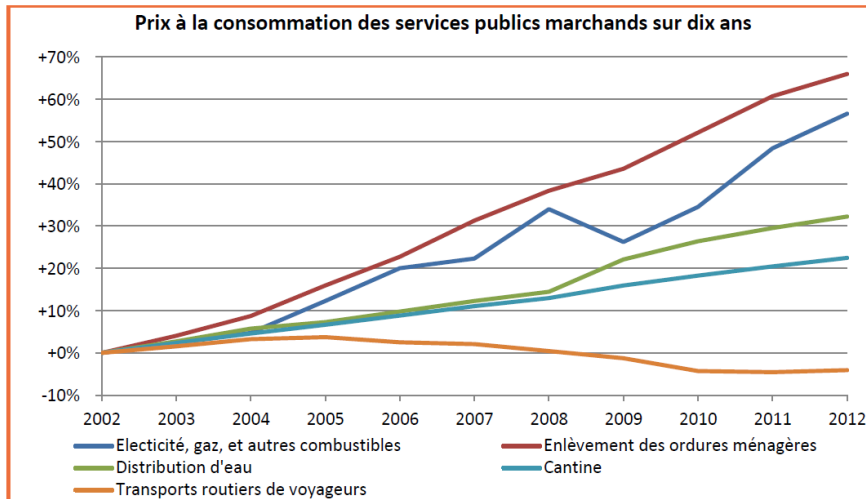
Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Disette. Les trois sources de financement qui permettent aux bus, métros et tramways de circuler se tarissent peu à peu, détaille l'UTP.

1/ Le "versement transport", cet **impôt** assis sur la masse salariale et versé par les employeurs au motif que les transports publics permettent aux salariés d'aller au travail, n'augmente plus. Les collectivités qui se risquent à donner un coup de pouce au taux du "VT" se heurtent aux récriminations du patronat local et du Medef (détails ici). En outre, *"la moitié des trajets ne concerne pas les allers-retours entre domicile et travail. Il n'est pas forcément légitime de faire payer les employeurs"*, reconnaît Jean-Marc Janaillac, PDG du transporteur *Transdev* et président de l'UTP.

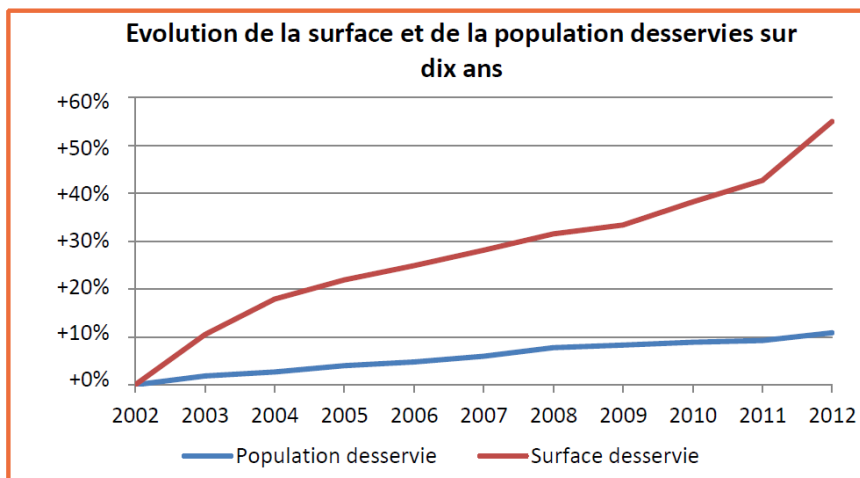
2/ Dans un contexte de vaches maigres, le **budget** que les collectivités consacrent aux bus et autres trams est contraint. Il n'y a, en la matière, rien à attendre de l'État. *"Les dotations de l'État sont gelées jusqu'en 2016"*, rappelle l'UTP.

3/ Reste le prix du **ticket**. Là, on touche à quelque chose d'ultra-sensible. *"Le bus est trop cher", "Tu te rends compte, le prix d'un carnet a encore augmenté"*, entend-on souvent. L'UTP affirme le contraire, chiffres à l'appui. Le prix moyen du ticket unitaire, entre 2003 et 2013, est tombé un peu en-dessous de 1,20€, en euros constants. Le prix de l'abonnement mensuel a baissé de 1% et celui de l'abonnement annuel de 6%. En 10 ans, le prix moyen des bus et cars (courbe orange ci-dessous) a baissé, alors que les autres services publics marchands (toutes les autres courbes) ont augmenté plus ou moins nettement.



Étalement urbain. L'une des raisons de ce déficit réside dans l'extension infinie des réseaux urbains. En 2002, 19,5 millions de personnes, en France, étaient desservies par un réseau local. En 2012, ils étaient 21,5 millions. Mais dans le même temps, la surface concernée est passé de 22546 km² à 34947 km². L'étalement urbain, ça coûte cher !

raison surface desservie et population desservie



Cars vides. Pour rééquilibrer l'économie du secteur, l'UTP veut favoriser "*le report modal*", c'est-à-dire amener des automobilistes à prendre les transports en commun. En effet, pourquoi étendre le beau tramway jusque dans les quartiers périurbains, comme c'est le cas par exemple à Montpellier, si personne ne monte dedans ? A quoi servent des cars départementaux dans lesquels ne voyagent que trois passagers ? Pour cela, l'UTP et les élus en charge des transports, regroupés au sein du GART, comptent notamment sur le transfert des amendes de stationnement aux municipalités. Cela permettrait de dégager de la place, et accessoirement des ressources, pour les transports publics. La mesure a été votée en première lecture par le Parlement, mais attend encore une seconde lecture, prévue en décembre. Le processus parlementaire demeure toutefois incertain (voir les enjeux ici).