

Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

LES TRANSPORTS RÉGIONAUX EN EUROPE

Annexes

CDAT
11799B

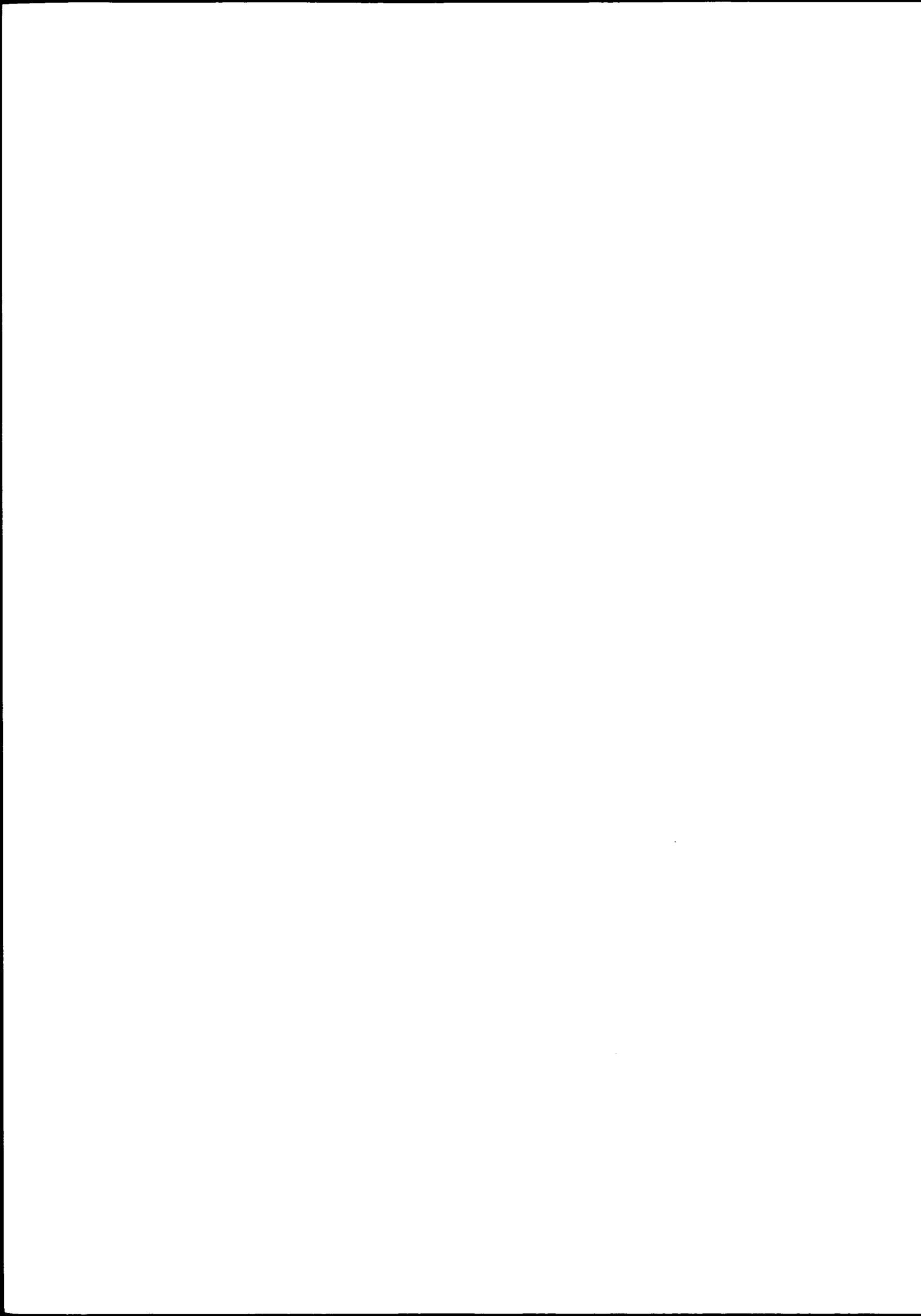
Direction des Affaires Économiques et Internationales



SOMMAIRE

Une table des matières plus détaillée figure à la fin du document

PREMIÈRE PARTIE : LES RÉGIONS EUROPÉENNES	1
ANNEXE I : Présentation de l'organisation territoriale et des transports régionaux de voyageurs dans chaque pays	2
ANNEXE II : La nomenclature NUTS	36
ANNEXE III : Classification des régions européennes	40
ANNEXE IV : Bibliographie indicative portant sur les transports collectifs régionaux dans les régions européennes	47
SECONDE PARTIE : LES ENTRETIENS DANS LES RÉGIONS CHOISIES	54
AVERTISSEMENT	55
ANNEXE V : La LOMBARDIE (Italie)	56
ANNEXE VI : L'ÉCOSSE (Royaume-Uni)	73
ANNEXE VII : Le BADE-WURTEMBERG (Allemagne)	90
ANNEXE VIII : La BASSE-AUTRICHE (Autriche)	103
ANNEXE IX : Le CANTON DE ZÜRICH (Suisse)	116
ANNEXE X : La COMMUNAUTÉ DE CATALOGNE (Espagne)	135
ANNEXE XI : La COMMUNAUTÉ DE VALENCIA (Espagne)	150
ANNEXE XII : L'ANDALOUSIE et divers ESPAGNE	158
ANNEXE XIII : Les PAYS-BAS	168
ANNEXE XIV : Guides d'entretien	178
TABLE DES MATIÈRES	181



PREMIÈRE PARTIE

LES RÉGIONS EUROPÉENNES

**PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION TERRITORIALE
ET DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS
DANS CHAQUE PAYS**

ALLEMAGNE

Organisation territoriale

ETAT FEDERAL : Composé de 16 **Länder**. Ils partagent la souveraineté étatique avec l'Etat fédéral (art. 30 constitution allemande) dans les domaines que la Loi fondamentale n'attribue pas au Bund (Etat). Ils ont leurs propres compétences en matière de législation, d'administration et de jurisprudence.

C'est en Europe le seul véritable système fédéral combinant décentralisation politique et administrative.

Compétences législatives principales : Culture, éducation, sécurité intérieure, procédure administrative, statut des collectivités locales.

Compétences administratives (application des lois) : Domaine réservé presque exclusivement aux Länder.

Les Länder ont donc la qualité d'Etat. Afin d'administrer leur territoire, ils disposent d'organes déconcentrés au niveau des *Regierungspräsidien* et de leurs circonscriptions (*Regierungsbezirke*) et à un échelon inférieur au niveau des arrondissements (*Landkreise* ou *Kreise*), on trouve les *Lamdratsamt*.

Le *landkreise* englobe généralement entre 100 000 et 300 000 habitants à l'exception des grandes métropoles (*Statkreise*). Il est à la fois une circonscription administrative étatique et une collectivité locale de nature intercommunale possédant une personnalité juridique propre avec ses prérogatives et compétences.

Il est doté de prérogatives de puissance publique dont le pouvoir d'organisation, de recrutement et de gestion du personnel, le pouvoir financier et budgétaire et celui d'édicter des règles de droit. Ses compétences supra-communales peuvent varier d'un Land à l'autre. On retiendra en règle générale :

- la construction et l'entretien des routes intercommunales ;
- l'aménagement du territoire ;
- l'aide sociale, la construction des écoles et lycées ;
- la collecte et la gestion des ordures ménagères.

Les tâches des arrondissements sont de nature supra-communale, complémentaire et compensatoire par rapport à celle des communes (*Gemeinden*).

Les *gemeinden* sont les unités de base des collectivités locales allemandes. Leur statut est en grande partie régi par le principe de « l'autonomie locale », c'est à dire par le droit à l'autogestion. Elles sont habilitées à édicter des règlements en tant qu'unités décentralisées dans le domaine de leur libre administration tant que le droit des Länder le leur permet.

Organisation des transports

Le paysage des transports publics en Allemagne a été sensiblement modifié ces deux dernières années.

D'une part, en décembre 1993, les parlementaires allemands ont adopté des lois statuant sur une réforme structurelle des chemins de fer et d'autre part en janvier 1994 la Deutsche Bundesbahn (DB), côté Ouest et la Deutsche Reichsbahn (DR), côté Est ont fusionné pour donner naissance à une seule compagnie de chemin de fer fédéral, la Deutsche Bahn AG (DBAG).

Avant l'adoption du corpus législatif, fortement marqué par la législation de l'Union européenne, les transports publics de voyageurs ne faisaient pas l'objet d'une législation précise et ne constituaient pas une mission spécifique des pouvoirs publics réservée à une quelconque collectivité territoriale.

A l'heure actuelle, l'Allemagne dispose d'une base juridique claire et cohérente dont l'apport essentiel est la régionalisation du transport local de voyageurs par voie ferrée. La compétence et la responsabilité financière de ce secteur sont ainsi transférées de l'échelon fédéral à l'échelon régional (Land).

L'objectif ultime est de régionaliser la totalité du transport public de personnes. Les différents moyens de transport interurbain doivent être regroupés en une offre globale sous la responsabilité d'un organisme public situé aussi près que possible du niveau d'exécution.

Les Länder ont la responsabilité financière du transport interurbain de personnes par rail, cela est plus vague pour les autres modes de transport.

Le Land qui décide la mise en service ou le maintien d'une ligne ferroviaire ne couvrant pas ses coûts devra assurer son équilibre financier.

Pour plus de clarté dans la responsabilité dévolue aux Länder et autres entités territoriales qui devraient avoir un rôle prépondérant dans l'organisation des transports, il faut attendre le premier janvier 1996. A cette date les Länder devront prendre les dispositions législatives requises par les lois cadres fédérales en matière de transport public.

AUTRICHE

Organisation territoriale

L'Autriche dispose d'une structure politique gouvernementale à deux niveaux si l'on ne tient pas compte de l'Etat fédéral.

L'administration locale est assurée par les Länder et les communes.

Les pouvoirs législatifs se partagent entre le gouvernement fédéral et les Länder.

La répartition des compétences est définie par la constitution. Celle-ci garantit aux Länder la possibilité d'appliquer des décisions fédérales par l'intermédiaire de leur propre administration. En cas de chevauchement d'initiative, les Länder bénéficient d'un droit de recours devant le tribunal constitutionnel.

Chaque Land dispose d'un parlement élu au suffrage universel direct et d'un gouverneur élu par ce parlement.

Les communes ont deux sphères de compétences. L'une propre pour les questions d'intérêts purement locaux et l'autre déléguée par l'Etat fédéral ou les Länder.

Ce sont des collectivités possédant une administration autonome et assurant en même temps un rôle de délégation administrative.

Elles sont autorisées à lever un certain nombre de taxes locales notamment sur les salaires, les boissons alcoolisées et la publicité.

Organisation des transports

L'organisation des transports de voyageurs en Autriche est de la compétence de l'Etat fédéral et des différentes entités territoriales (depuis la régionalisation récente des compétences de transport public). Ces dernières, ainsi que l'Etat, possèdent la totalité des opérateurs à l'exception d'un seul exploitant, la compagnie « Stern und Hafferl » qui est de nature entièrement privée.

Les opérateurs de nature publique ou privée doivent obtenir de l'Etat fédéral une licence d'exploitation.

Les exploitants des transports publics doivent obtenir une licence auprès du gouvernement fédéral. La majorité des exploitants sont détenus par le secteur public (Etat, Land et commune), mais il existe des opérateurs privés.

Pour le rail, les licences sont accordées pour une période allant de 10 à 20 ans.

Les horaires, les itinéraires et la tarification sont généralement déterminés par les opérateurs en accord avec les autorités responsables. Les risques financiers sont supportés par l'exploitant.



BELGIQUE

Organisation territoriale

La Belgique s'est proclamée être, à la suite de sa révision constitutionnelle en 1993, « un Etat fédéral qui se compose des communautés et des régions » (art. I constitution). Cette volonté affirmée de fédéralisme a conduit à parachever les différentes révisions constitutionnelles ayant trait à l'organisation administrative de l'Etat belge.

Le fédéralisme belge répond à quatre grands principes régissant les rapports des collectivités avec l'Etat et aussi entre elles.

Le principe d'autonomie d'action des communautés et des régions octroie à celles-ci le statut de véritables entités fédérées disposant du pouvoir législatif pour des compétences largement définies.

Le principe de participation veut que les communautés et les régions participent dans une certaine mesure à l'expression de la volonté fédérale en étant représentées dans les institutions de la fédération au travers de la seconde chambre législative (Sénat) spécialement aménagée à cet effet.

Le principe d'égalité est considéré verticalement entre le pouvoir fédéral et les entités fédérées et horizontalement entre ces dernières. Il n'y a pas de prééminence de l'Etat sur les entités fédérées ni entre elles.

Le principe de coopération met en avant la complémentarité et la nécessaire coordination des politiques des entités fédérées entre elles mais aussi dans leur rapport avec l'Etat fédéral.

Les changements opérés lors de la dernière révision constitutionnelle ont globalement accru l'autonomie des entités régionales et communautaires en leur conférant de nouvelles prérogatives.

Les compétences des communautés (3 communautés) peuvent être regroupées pour l'essentiel autour de quatre notions fondamentales : la culture, l'enseignement, la santé et l'aide aux personnes.

En ce qui concerne les régions (3 régions), on peut affirmer schématiquement que leurs compétences gravitent autour de trois grandes notions :

- la gestion du cadre de vie (l'aménagement du territoire, l'urbanisme, la rénovation rurale et la protection de la nature, l'environnement et le logement) ;
- l'économie dans le cadre général de l'union économique, avec plus particulièrement, l'initiative industrielle publique, l'exploitation des richesses naturelles, la planification régionale, l'emploi, les travaux publics, les transports, la politique de l'eau, l'agriculture et l'énergie ;
- les pouvoirs locaux.

Si les compétences des communautés et des régions se sont renforcées au fil des réformes, ces collectivités n'ont pas acquis la même liberté sur le plan des compétences fiscales. Elles restent fortement dépendantes de l'Etat fédéral pour leurs ressources fiscales.

Outre les échelons des régions et des communautés, on repère au niveau local deux types de collectivités : la province et la commune.

Organisation des transports

L'organisation des transports collectifs régionaux en Belgique a été révisée en 1989 à la suite de la régionalisation de l'Etat. Elle se subdivise selon les deux modes de transports fer et car.

Les transports ferroviaires sont de la compétence de l'Etat et celui-ci assure leur financement.

Les transports vicinaux (transports locaux et régionaux) par car sont gérés maintenant par les régions. Le financement est effectué sur les recettes d'exploitation et le déficit est couvert par la région. Celle-ci finance directement les infrastructures sur son budget.

Si l'on ne tient pas compte de la région de Bruxelles-Capitale, les deux autres régions possèdent leur propre société d'exploitation.

Cinq sociétés locales d'exploitation ont été créées en Wallonie le premier juillet 1991.

Il s'agit de :

- TEC-Charleroi pour les arrondissements administratifs de Charleroi et Thuin de la Province de Hainaut ;
- TEC-Hainaut pour les autres arrondissements administratifs de la Province de Hainaut ;
- TEC-Brabant-Wallon pour la partie wallonne de la Province de Brabant ;
- TEC-Liège pour la Province de Liège ;
- TEC-Namur-Luxembourg pour les Provinces de Namur et Luxembourg.

Ces sociétés sont placées sous l'obédience de la Société Régionale Wallonne du Transport qui est leur Holding.

Elle est actionnaire principale dans chacune de ces cinq sociétés.

En Flandre une seule société exploite les transports de voyageurs, la Vlaamse Vervoers Maatschappij (VVM).

Outre ces sociétés régionales, on trouve au niveau national la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) qui est une société anonyme de droit public bénéficiant de l'autonomie de gestion, liée à l'Etat par un contrat de gestion.

Les sociétés régionales sont liées par un contrat avec les autorités organisatrices régionales. Les opérateurs possèdent le matériel roulant, les équipements d'exploitation.

Ils ne supportent pas de risques financiers.

L'exploitation des sociétés régionales est financée par les recettes d'exploitation et le déficit est couvert par les Régions. Les infrastructures sont directement financées par le budget de la Région Wallonne.

DANEMARK

Organisation territoriale

Le Danemark est une monarchie constitutionnelle dotée d'un parlement unicaméral.

Son organisation territoriale actuelle est issue du début des années 70. Le pays est divisé en 14 Comtés et 273 municipalités. Toutes les municipalités font partie d'un Comté et chaque Comté embrasse de 5 à 32 communes. La zone du Grand Copenhague ne fut pas incluse dans la réforme de 1970. Les villes de Copenhague et de Frederiksberg ont à la fois les compétences et les pouvoirs normalement attribués aux Comtés et aux municipalités.

La constitution reconnaît aux communes et aux Comtés le droit de régler leurs propres affaires sous le contrôle de l'Etat selon des modalités qui doivent être définies par la loi. Les tâches que les municipalités et les Comtés peuvent ou doivent accomplir sont précisées dans les lois régissant les différents secteurs d'activité.

L'Etat assume des compétences d'intérêt national : la défense, les douanes, le système judiciaire, la police, les chemins de fer, les autoroutes, les équipements culturels de portée nationale.

Les autres domaines de compétences ont été décentralisés aux communes et aux Comtés.

Les compétences des Comtés et des municipalités sont indépendantes et ne se recoupent que dans de très rares exceptions. Cependant, elles se complètent dans la majorité des domaines. Outre leurs ressources propres (fiscalité), les institutions locales et régionales profitent des dotations de l'Etat.

Le Comté consacre en moyenne de 2 à 3% de son budget pour les transports publics.

Organisation des transports

En dehors de l'aire métropolitaine de Copenhague, une loi de 1978 donne aux Comtés et aux communes la possibilité de créer une compagnie de transport en commun responsable de tous les transports par autobus dans le Comté. C'est ce qu'ont fait 8 des 11 Comtés situés en dehors de l'aire métropolitaine. Les exceptions sont les Comtés de Funen et d'Arhus, où le Comté est responsable des lignes d'autobus régionales et les communes des lignes locales.

Chaque compagnie de transport est dirigée par un conseil d'administration regroupant des représentants du Conseil du Comté et des conseils municipaux. Le Conseil du Comté a la majorité des sièges et le maire du Comté en est le président.

Le conseil d'administration de la compagnie de transport décide du niveau de service, des tarifs voyageurs et partant de là de l'économie globale et des subventions (financement : 40% pour les subventions et 60% des recettes).

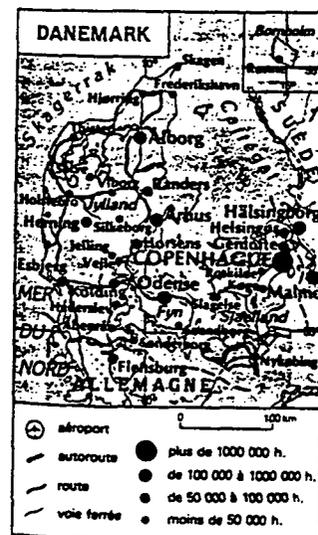
Le Conseil désigne également qui va exploiter les lignes d'autobus locales.

Les chemins de fer nationaux sont du ressort du gouvernement central. Il existe des compagnies privées, l'Etat, les Comtés et les communes se partageant le financement de celles-ci.

Les opérateurs du Danemark, en dehors de l'aire métropolitaine, se répartissent ainsi :

- Les Chemins de Fer nationaux (DSB) sont du ressort du gouvernement central et exploitent la majorité du réseau ferré ;
- Il existe 13 compagnies de chemins de fer, de petite taille et indépendantes ;
- En ce qui concerne les transports par bus en dehors de l'aire métropolitaine, 60% des exploitations sont de la responsabilité des exploitants privés, 25% de la section autobus de la DSB et les 15% restants d'autres transporteurs du secteur public. Exploitants et autorités organisatrices sont liés sur la base du même contrat standard.

Dans les 10 ans à venir, tous les contrats seront passés sur la base d'appels d'offre.



ESPAGNE

Organisation territoriale

La constitution espagnole de décembre 1978 a organisé un nouvel Etat fondé sur le principe de l'autonomie territoriale. Ce principe s'applique de deux façons : par la création de nouvelles entités territoriales, les communautés autonomes, et par l'instauration d'une garantie institutionnelle pour les entités locales qui gèrent leurs intérêts respectifs de façon autonome.

En ce qui concerne la création de nouvelles entités territoriales, la constitution espagnole n'a pas instauré de carte régionale ou de carte des autonomies, ni énuméré les communautés autonomes à créer, ni davantage établi un partage égalitaire des compétences.

Elle a défini une procédure destinée à orienter le processus volontaire de constitution en communautés autonomes de provinces limitrophes ayant des caractéristiques historiques, culturelles et économiques communes.

Le résultat de ce processus volontaire établi par la constitution a été la création en Espagne de dix-sept communautés autonomes qui recouvrent l'ensemble du territoire et possèdent des compétences très variables et inégales car le projet constitutionnel faisait de chaque statut (le statut étant la norme institutionnelle fondamentale de chaque communauté autonome) la pierre angulaire de la répartition des compétences au sein du cadre de compétences fixé par les articles 148 et 149 de la constitution.

Parallèlement à la création des communautés autonomes, la constitution espagnole accorde l'autonomie aux entités locales. L'autonomie locale se définit en Espagne comme le droit des autorités locales à intervenir dans chaque domaine du secteur de la vie publique en fonction de la sphère de leurs intérêts propres.

Organisation des transports

Les transports par rail dépendent de l'Etat à travers la RENFE (Société de Chemins de fer espagnols) et de la communauté autonome lorsqu'elle détient une société exploitante sur son territoire (ex : Catalogne, FGC).

L'organisation administrative des transports par car au niveau régional est assurée par la communauté autonome. Le transport inter-régions est du ressort du gouvernement central.

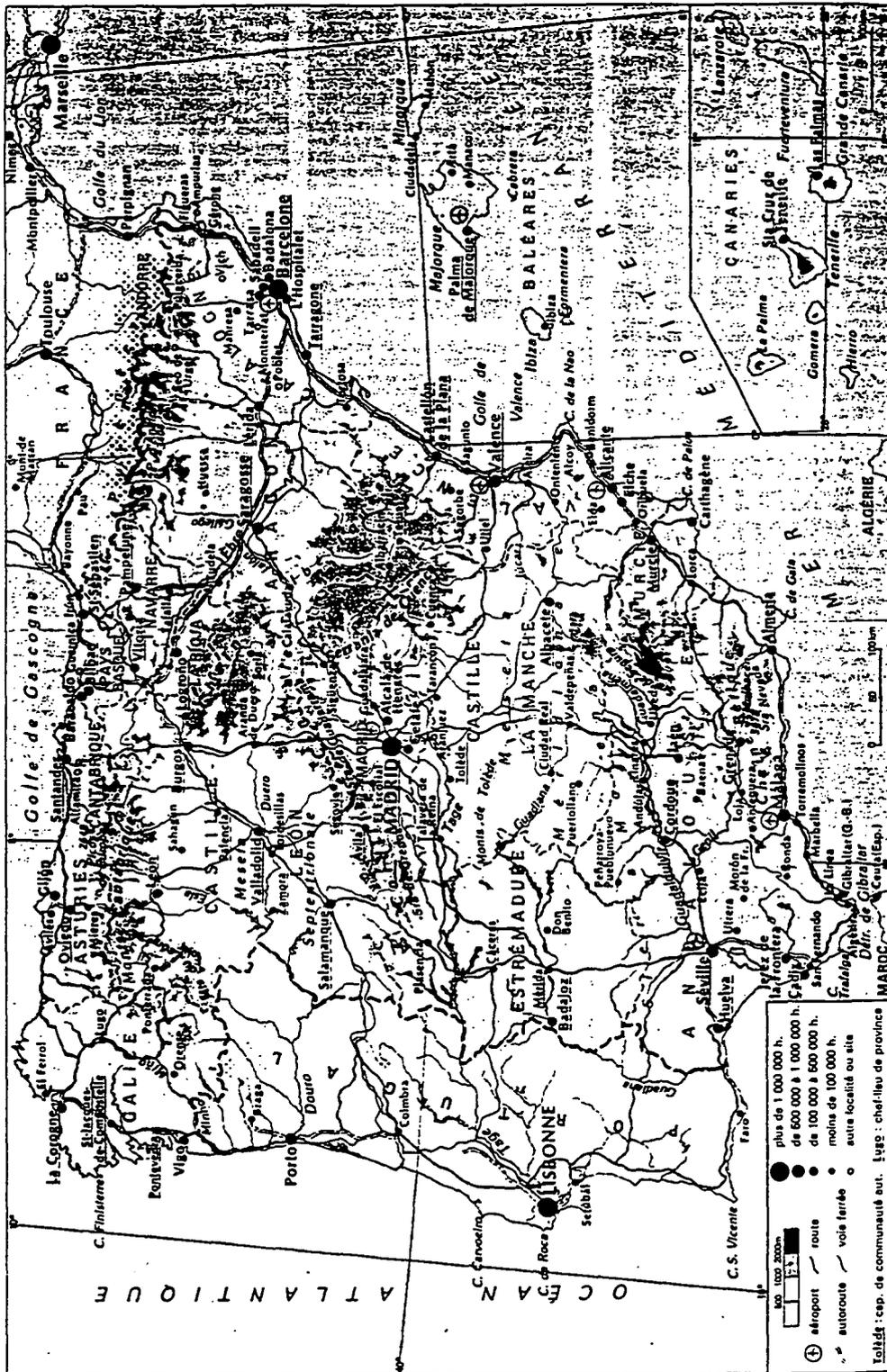
Le financement des transports est généralement à la charge des entreprises pour le matériel roulant et dépend des administrations concernées pour les infrastructures.

Les opérateurs du réseau ferré espagnol dépendent soit de l'Etat (RENFE), soit des communautés autonomes lorsqu'elles ont créé leur compagnie de transports.

Les communautés concèdent parfois leur réseau à des compagnies privées.

Les opérateurs du réseau de bus sont soit de nature privée, soit publique. Les concessions sont octroyées pour des périodes allant de 8 à 20 ans.

ESPAGNE



FINLANDE

Organisation territoriale

La Finlande est divisée en **12 provinces administratives** et **460 communes**.

Les provinces sont dirigées par un gouvernement de province sous la conduite d'un gouverneur.

Le Président de la République nomme les gouverneurs. Le gouvernement de province est chargé de l'administration régionale. L'administration de l'Etat et l'administration locale sont distinctes.

Au niveau communal, l'instance de décision est le conseil municipal, élu tous les 4 ans et composé de 8 à 17 membres suivant la taille de la commune. Il élit à son tour le conseil municipal, composé de 7 membres, qui est l'organe exécutif.

Cependant, l'autonomie des communes est toute relative. En effet, bien que la commune ait le droit de prélever des impôts, l'Etat finance une partie substantielle des dépenses communales proportionnellement aux moyens dont dispose la municipalité.

L'Etat possède ainsi un fort moyen de pression sur les communes.

Aucune entité n'est à l'heure actuelle dotée de compétences générales au niveau régional. Ces compétences sont attribuées à des administrations centrales et à des syndicats de communes créés à cette fin.

Organisation des transports

L'organisation des transports régionaux en Finlande est du ressort de l'Etat pour le rail et des organismes de coopération intercommunale pour le car.

GRECE

Organisation territoriale

La constitution en vigueur du 9 juin 1975, modifiée par la loi constitutionnelle du 14 mars 1986, prévoit la déconcentration comme système d'organisation de l'administration de l'Etat, définit les conditions géo-économiques, sociales et de transport comme critères régissant la division du pays en circonscriptions administratives et pose les principes du partage des compétences entre les organes centraux et les organes déconcentrés.

Suivant ces principes, les organes centraux restent compétents pour l'orientation générale, la coordination et le contrôle des organes déconcentrés, mais ce sont ces derniers qui bénéficient de la présomption de compétence, dans la mesure où ils disposent de la compétence générale de décision sur les affaires de leur circonscription.

La déconcentration est organisée en deux niveaux, départemental et régional. La Grèce est pour cela divisée en treize régions (*peripheria*) et 54 départements (*nomos*).

A côté des organes déconcentrés, il existe des entités décentralisées à l'échelon communal, les *dèmes* (regroupements de communes et villes de plus de 10 000 habitants) et les communes qui ont une autonomie administrative mais non fiscale sur leur territoire.

Organisation des transports

L'Etat est compétent pour le réseau de chemins de fer national et par le biais des préfetures pour les transports en commun d'intérêt régional (liaisons en bus entre les villes et compagnies de bus dans les agglomérations).

Le financement provient essentiellement des usagers ; dans certains cas, les tarifs sont subventionnés par l'Etat.

La Grèce, située dans les régions en retard de développement (objectif n°1 du fonds de cohésion) a la possibilité de faire appel à des fonds communautaires pour financer ses dépenses de transports à hauteur de 75% du coût de l'investissement.

Les transports ferroviaires de voyageurs sont assurés par la Compagnie Nationale des Chemins de Fer.

Les transports régionaux par bus sont assurés par des opérateurs privés regroupés au sein de coopératives. Il n'y a pas d'accords spécifiques entre les préfetures et les coopératives.

IRLANDE

Organisation territoriale

L'Irlande compte plusieurs autorités locales. Les Conseils de Comté (County councils), les Conseils de Bourgs de Comté (County borough councils), les Conseils de Bourg (Borough councils), les Conseils de District urbains (Urban district councils), les Bureaux des Commissaires municipaux (Boards of town commissioners) et les Conseils de District rural (Rural district councils).

Ces autorités locales irlandaises sont élues au suffrage direct et agissent sur une juridiction territoriale limitée. Elles sont créées par un statut et remplissent des fonctions prévues ou non prévues par lui.

Leurs compétences s'exercent dans sept groupes de programme :

- Logement et construction ;
- Transport et sécurité routière ;
- Assainissement et adduction d'eau ;
- Planification de l'espace et développement ;
- Protection de l'environnement ;
- Culture et loisirs ;
- Autres compétences.

Pour cela, les autorités locales disposent d'une fiscalité propre.

Organisation des transports

L'Etat irlandais possède toutes les compétences en matière d'organisation des transports.

Il finance les infrastructures ferroviaires et octroie des subventions aux compagnies nationales pour le transport scolaire et le transport des personnes âgées.

Les subventions sont versées en accord avec les réglementations communautaires en matière d'aides d'Etat pour une entreprise de transports.

En contrepartie, l'Etat demande aux compagnies d'assurer l'exploitation de sorte que leurs dépenses d'exploitation, y compris celles pour lesquelles est versée une subvention, ne soient pas supérieures à leurs recettes totales. Elles n'ont pas le droit de recourir à quelque sorte d'emprunt que ce soit qui leur permettrait de couvrir leur éventuel déficit.

En outre, l'Irlande s'est lancée dans un vaste programme de modernisation des infrastructures de transport concernant notamment le réseau ferroviaire et le matériel roulant. Au regard de sa situation économique, elle bénéficie de subventions communautaires (région en retard de développement) qui peuvent atteindre jusqu'à 75% du coût des investissements réalisés.

Jusqu'à la fin des années 1980, une société nationale unique (Coras Iompair Eireann) gérait l'ensemble des transports publics du pays (aussi bien le fer que le bus). En 1989, pour des raisons de rentabilité, la CIE a été divisée en trois nouvelles sociétés nationales :

- Bus Atha Cliath (Dublin Bus), pour les réseaux de bus de la ville de Dublin et des environs ;
- Bus Eireann, pour le réseau dans le reste du pays ;
- Iarnrod Eireann (Irish Rail), pour le réseau ferré dans tout le pays.

Le réseau de bus est très développé dans l'ensemble du pays et il existe une très forte concurrence entre les transports d'Etat et des sociétés privées.

Cette concurrence explique le faible prix du transport par bus, alors que le train est comparativement cher.

ITALIE

Organisation territoriale

La constitution définit l'Italie comme une République une et indivisible, mais s'inspirant des principes de l'autonomie et de la décentralisation. La République se divise en régions, provinces et communes.

Cela signifie d'une part que chacun de ces trois niveaux d'administration a une égale dignité constitutionnelle et d'autre part, que chaque point du territoire italien est compris dans la circonscription territoriale d'une commune, d'une province et d'une région.

L'autonomie des régions, d'une part, des provinces, des communes et des collectivités locales, d'autre part, est de nature différente. Cette autonomie se définit dans les deux cas par rapport aux prérogatives de l'Etat.

Les régions ont une autonomie statutaire limitée, mais elles ont la possibilité de fixer des normes par voie législative. Elles promulguent des lois ayant la même valeur que les lois nationales, mais dans le respect de principes établis par une loi de l'Etat. Elles possèdent également le pouvoir réglementaire, elles sont autonomes au plan de l'organisation et des finances.

Les provinces et les communes sont des organismes autonomes dans le cadre des principes fixés par des lois générales de la République qui en déterminent les fonctions. L'autonomie statutaire n'est pas établie par la constitution, elle ne leur a été reconnue que récemment par une loi qui leur a toutefois fixé des limites très précises. Il n'y a pas d'autonomie législative, mais seulement réglementaire.

L'autonomie financière est encore limitée, les collectivités locales dépendent largement des transferts financiers de l'Etat central.

Organisation des transports

En 1981, l'Etat décentralise certaines de ses compétences vers les régions notamment dans le domaine des transports. Les régions deviennent responsables de la planification des transports, de la structure tarifaire, de la fixation des normes et du versement des subventions d'Etat directement aux entreprises.

La région peut octroyer des concessions à des opérateurs privés sur l'ensemble de son territoire excepté en milieu urbain.

Les réseaux ferrés locaux sont constitués principalement de lignes du Ferrovie dello Stato (chemins de fer italiens) et de réseaux concédés par l'Etat. Le fer reste donc de la compétence de l'Etat.

Le réseau ferré régional italien est exploité par les Chemins de Fer italiens. En ce qui concerne l'exploitation du réseau de bus, la majorité des opérateurs sont publics. Mais la région peut octroyer des concessions à des opérateurs privés sur l'ensemble de son territoire excepté en milieu urbain.

ITALIE



PAYS-BAS

Organisation territoriale

L'Etat néerlandais est une monarchie qui s'organise territorialement en provinces et en communes. Les autorités provinciales et municipales se ressemblent beaucoup. Elles sont calquées sur un modèle très fréquent dans l'organisation des collectivités publiques aux Pays-Bas, caractérisé par l'importance du fonctionnement collégial.

Les pouvoirs les plus importants sont généralement entre les mains d'un organe collégial, presque jamais d'une seule personne.

Au point de vue juridique, les activités des autorités provinciales et municipales peuvent être subdivisées en deux catégories : les compétences dites autonomes et les compétences appelées de cogestion (ou partagées).

Les compétences des provinces comprennent une dizaine de domaines d'activités pouvant être regroupés en cinq grandes compétences.

On trouve l'organisation administrative et territoriale, la tutelle administrative sur les communes, l'aménagement du territoire, l'urbanisme et le logement, l'ordre et la sécurité publics, l'environnement et les transports routiers.

Les compétences des communes sont les mêmes que celles des provinces et s'exercent sur leur périmètre.

Organisation des transports

Aux Pays-Bas, l'Etat est l'organisateur unique des transports de voyageurs selon la loi sur les transports des passagers : il définit les niveaux de desserte en fonction de la fréquentation antérieure des lignes, donne les autorisations d'exploiter, finance les transports, fixe les tarifs.

Le gouvernement a établi un « plan structurel pour la circulation et les transports » allant jusqu'en 2010. L'objectif est d'accroître l'utilisation des transports en commun de 33% à 65% des déplacements. Ceci implique de lourds investissements et particulièrement dans les agglomérations.

L'Etat est le seul acteur à financer les transports interurbains (couverture des déficits d'exploitation et investissement en infrastructures). Sa contribution au déficit d'exploitation des entreprises étant en forte croissance, ces dernières années, il a été décidé qu'elle se ferait sous forme d'enveloppes forfaitaires attribuées aux entreprises sur la base d'une évaluation des coûts et de la productivité des véhicules.

En outre, des changements sont apparus en 1994 dans le financement des infrastructures. Afin de réduire les procédures administratives lourdes dues à la centralisation des demandes pour des subventions d'investissement, il a été décidé que les priorités en matière d'infrastructures seraient discutées maintenant au sein d'une « région ». Cette région est une plate-forme de coopération entre des municipalités voisines. Il faut préciser qu'il ne s'agit

pas d'un nouveau niveau administratif, mais simplement d'un nouveau cadre de discussion sur des thèmes divers dont les transports.

La Compagnie de Chemins de Fer National est l'unique opérateur du réseau ferré. Les déplacements interurbains par bus sont exploités par 16 compagnies régionales de transports regroupées au sein d'une holding qui sont sous la tutelle de l'Etat.

Des opérateurs privés peuvent exploiter certaines lignes de bus, mais ils ne sont pas en concurrence avec les entreprises régionales.



PORTUGAL

Organisation territoriale

Le Portugal est un Etat unitaire régionalisé en partie. En effet, la première catégorie de collectivité territoriale existant en droit portugais est celle des régions autonomes.

La constitution reconnaît que les archipels des Açores et de Madère constituent des régions autonomes dotées de statuts politiques et administratifs et de leurs propres organes de gouvernement.

La constitution prévoit une autre forme de collectivités territoriales infra-étatiques, les collectivités locales. Elle stipule que l'Etat est unitaire et respecte dans son organisation les principes de l'autonomie des collectivités locales et de la décentralisation démocratique de l'administration publique.

Les collectivités locales constituent une forme de décentralisation territoriale de nature purement administrative. Leurs pouvoirs se situent exclusivement au sein de la fonction administrative de l'Etat.

A l'heure actuelle, une réflexion est engagée sur la régionalisation de tout l'Etat à partir des découpages en cinq régions du Portugal continental. Celles-ci pourraient se voir confier des compétences étatiques.

Organisation des transports

Malgré la décentralisation prévue dans la loi de base des transports terrestres de 1990, l'Etat conserve la plupart des compétences en matière de transports. Il s'occupe des transports ferroviaires et contrôle par le biais d'autorisations administratives les transports par car.

Bien que l'Etat soit très présent, le système tend vers une dérégulation de l'organisation des transports.

L'Etat finance par voie de subventions les sociétés exploitantes pour couvrir les pertes ou pour faire un apport en capital afin de permettre l'investissement. Le Portugal, situé dans les régions en retard de développement (objectif n°1 du fonds de cohésion) a la possibilité de faire appel à des fonds communautaires pour financer ses dépenses de transports à hauteur de 75% du coût de l'investissement.

La majorité des exploitants dans les domaines routiers et ferrés sont des entreprises publiques sous tutelle de l'Etat. Il y a un nombre restreint d'opérateurs privés qui ont besoin d'une autorisation administrative ministérielle pour leur exploitation.

Les opérateurs ont des concessions sur une période de 10 ans renouvelable automatiquement pour une période de 5 ans si l'entreprise présente des résultats satisfaisants.

Le gouvernement s'est engagé à réduire l'intervention du secteur public dans l'exploitation des réseaux de transport. Il veut favoriser la privatisation et par là la déréglementation du marché des transports des voyageurs sur le modèle britannique.

ROYAUME-UNI

Organisation territoriale

Alors que le **Royaume-Uni** est gouverné par un seul souverain et un seul parlement, les règles qui régissent l'administration locale diffèrent sensiblement selon que l'on considère les quatre pays qui le composent : l'Angleterre, le Pays de Galles, l'Ecosse et l'Irlande du Nord.

Ces différences concernent aussi bien les compétences exercées par les pouvoirs locaux, les règles qui régissent ces compétences que leur répartition entre les divers niveaux d'administration locale.

Il n'existe pas d'autorités gouvernementales distinctes, responsables devant la population, pour l'Angleterre, l'Ecosse, le Pays de Galles et l'Irlande du Nord, mais il existe des ministères placés sous l'autorité d'un Secrétaire d'Etat en Ecosse, au Pays de Galles et en Irlande du Nord. Ceux-ci sont notamment en charge des relations entre l'Etat central et les autorités locales.

En Angleterre, on trouve un niveau supérieur, les Conseils de Comté, et un niveau inférieur, les Conseils de District.

Cette structure d'administration locale se rencontre dans les autres Etats du Royaume-Uni. Il existe des Comtés métropolitains et non métropolitains dont les compétences sont différentes.

Dans les Comtés métropolitains, les Conseils de Comté sont responsables de l'éducation, de l'organisation des transports et des routes à grande circulation, des services sociaux, du traitement des déchets, des bibliothèques, de la lutte contre l'incendie et de l'ordre public.

Les Conseils de District sont compétents en matière de logement, de prévention sanitaire, de lutte contre la pollution, de réglementation de la construction et de ramassage des déchets.

Ces autorités locales ont une fiscalité propre.

Organisation des transports

Le Royaume-Uni est le pays dans lequel l'organisation des transports est en perpétuel mouvement depuis le début des années 80.

En dehors de la métropole londonienne, le réseau de transports par autocar est assuré par des opérateurs privés sur un marché dérégulé.

Les autorités responsables des transports sont les Public Transport Authority (P.T.A.) et les Public Transport Executive (P.T.E.) représentant des groupements de collectivités territoriales. Celles-ci n'ont que très peu d'emprise sur l'organisation des transports par car.

Cependant, les autorités locales conservent certaines compétences :

- subventionner les services non-commerciaux jugés nécessaires socialement ;
- financer les réductions tarifaires accordées aux personnes âgées et aux handicapés ;
- aménager les gares routières, les arrêts de bus et les Atribus ;
- assurer l'information des passagers.

La responsabilité de la planification et du financement des autoroutes et des routes principales revient au gouvernement central, tandis que les routes locales relèvent des conseils locaux, qui gèrent également les routes à quatre voies.

Le gouvernement central a adopté le concept d'approche globale qui engage les autorités locales chargées des transports à concevoir des plans globaux afin d'orienter et de financer les projets d'infrastructures. Ces plans devront permettre au gouvernement de juger du bien fondé des projets selon différents critères (cf. Transport Public International du 2/1994) et de proposer des modes de financement appropriés.

Depuis 1980, la Grande Bretagne s'est engagée dans un processus de déréglementation et de privatisation.

Le service d'autocars régional (service impliquant le transport de voyageurs sur une distance minimale de 25 km) a été affecté le premier par cette déréglementation des transports publics.

En 1980, le gouvernement leva toutes les restrictions relatives à l'exploitation des services d'autocars à longue distance. Les sociétés étaient dès lors libres d'exploiter à leur convenance n'importe quel service.

La National Bus Company, société contrôlée par l'Etat, fournissait jusqu'alors la totalité des services ou presque. Livrée à la concurrence, la société résista avec succès. Elle fut privatisée vers la fin des années 80 et le secteur public n'intervient aujourd'hui plus du tout dans les services d'autocars à longue distance.

Le 4 novembre 1993, le parlement britannique a adopté une loi de privatisation de British Rail engageant ainsi le processus de privatisation du chemin de fer britannique. La logique de cette démarche est de confier les différentes activités de British Rail à des opérateurs privés (exploitation du réseau, entretien du matériel et du réseau), propriétaires du matériel roulant.

Les infrastructures, la signalisation, la régulation du trafic et les postes d'aiguillage sont placés sous la responsabilité de Railtrack, nouvelle entité qui dépend du ministère des transports. La tarification reste aussi sous contrôle de l'autorité publique.

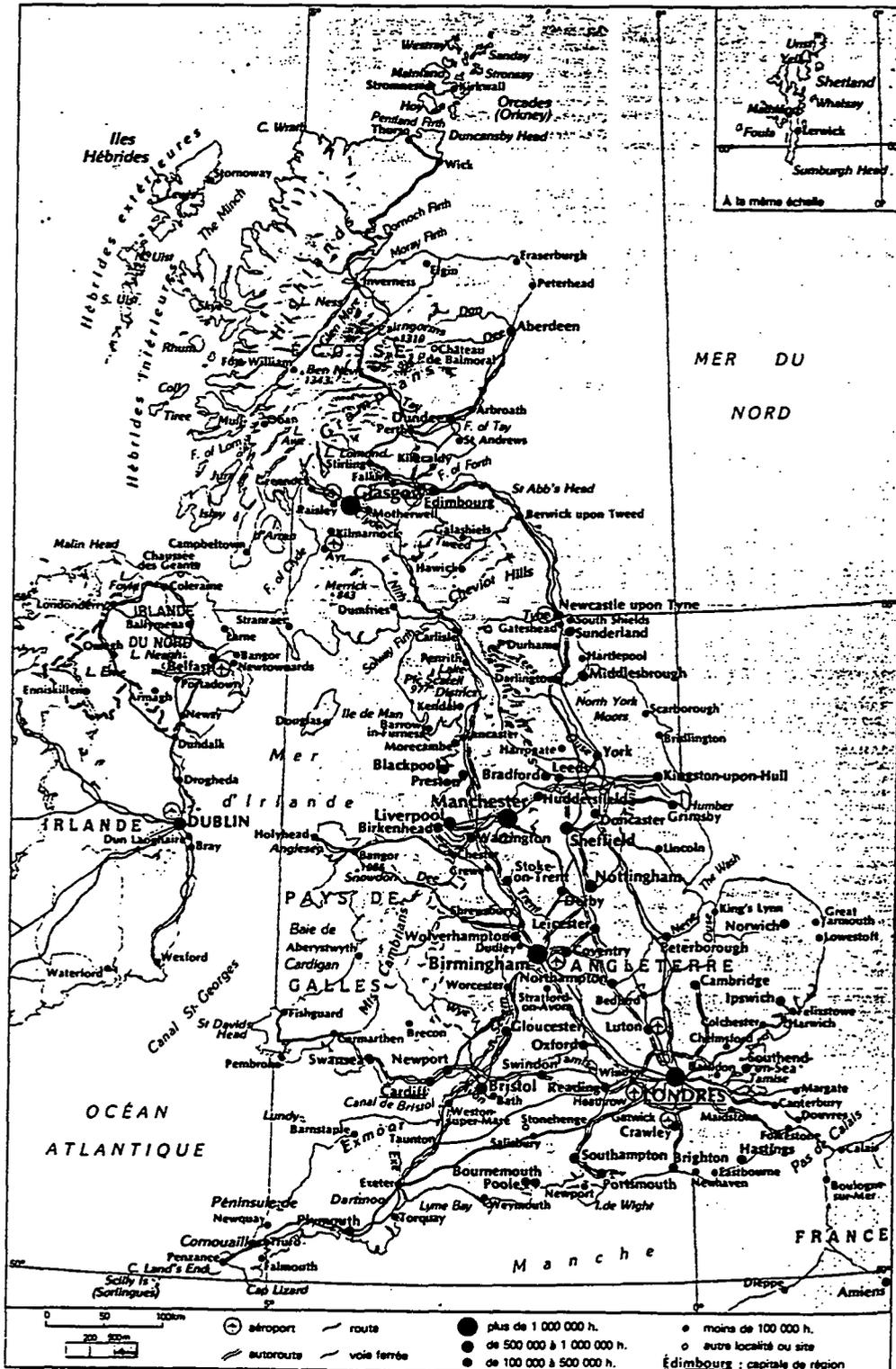
Le gouvernement à la recherche de capitaux souhaiterait vendre cette société gestionnaire du réseau. A première vue, cette vente en un seul bloc du réseau ferroviaire pourrait paraître plus simple que celle du trafic de voyageurs, mais le niveau d'investissement à consentir est susceptible de dissuader les acquéreurs potentiels.

L'exploitation des services ferroviaires est aussi en voie de privatisation.

Le British Railways Board qui exploitait le réseau ferré a été divisé en plusieurs sociétés et en sous-réseaux afin d'être vendu. Cette privatisation ne suscite pas un fort enthousiasme du côté des entreprises privées.

Cette déréglementation du système d'exploitation ferroviaire est accompagnée de « gardes fous » pour préserver les clients de certains abus (tarification) qui ont été constatés et contestés lors de la privatisation d'autres services publics.

GRANDE-BRETAGNE



SUEDE

Organisation territoriale

La Suède est constituée de 24 Comtés qui sont des collectivités territoriales de niveau régional.

L'administration locale autonome s'organise en 286 municipalités et 23 conseils de Comté.

Les Comtés ont une double responsabilité : la planification et l'administration. Ils ont à leur tête un gouvernement de Comté, nommé par le gouvernement central. Ils exercent un contrôle sur les municipalités situées dans leurs territoires respectifs. Par ailleurs, les conseils de Comté sont des organes d'autogestion régionale dont les limites géographiques correspondent au découpage des Comtés. Ainsi, l'auto-administration locale est à deux niveaux : les municipalités et les conseils de Comté.

Tous les deux disposent d'un organe décisionnel élu au suffrage universel (Conseil municipal / Assemblée du conseil de Comté) et d'un organe exécutif (Commission exécutive).

Les Conseils municipaux et de Comtés sont tous les deux autorisés par la constitution à lever l'impôt sur le revenu.

Organisation des transports

La Suède a été novatrice en matière de gestion ferroviaire, par rapport à la politique communautaire préconisée par Bruxelles. Dès 1988, la Suède a connu une évolution législative intéressante avec la dissociation de la gestion de l'exploitation et de la gestion des infrastructures.

Désormais en Suède, on a deux administrations : les S.J. (Chemins de Fer suédois) qui roulent sur des infrastructures gérées par une administration étatique (BV) ayant la responsabilité des voies, des quais, de la distribution d'énergie et des gares de triage. Les S.J. sont responsables des gares, des ateliers et du matériel roulant. Ils payent une redevance à l'Etat pour l'utilisation des infrastructures gérées par cette administration nouvelle.

L'importance de cette création tient à l'émergence d'autorités organisatrices, qui sont les 24 Comtés, responsables des transports urbains, locaux, régionaux, routiers ou ferroviaires.

Ces 24 autorités organisatrices, chacune dans leur domaine géographique, vont contracter avec des transporteurs publics ou privés de leur choix dont les S.J. font partie.

Evolution intéressante, les Comtés suédois sont également responsables du transport régional sur les tronçons des grandes lignes situés à l'intérieur de leur périmètre, et qui ont une vocation régionale.

La Société des Chemins de Fer de l'état suédois, la S.J., exploite le réseau d'intérêt national et gère depuis 1988, via une filiale Banverket, l'ensemble des infrastructures.

Outre la S.J., quatre autres compagnies de chemins de fer ont été recensées :

- Tägkonsult ;
- BK TÄG ;
- Tägspedition ;
- ABB Travel.

Ces quatre compagnies d'intérêt régional exploitent des lignes strictement régionales et quelquefois des lignes secondaires (transversales) d'intérêt national. C'est le cas de BK TÄG qui exploite une transversale entre Halmstad sur la côte Ouest et Oskarsham sur la mer Baltique.

SUISSE

Organisation territoriale

La Suisse est un Etat confédéral composé de 23 cantons entités autonomes au sein de l'Etat.

Les cantons ont leur propre constitution, leur propre juridiction, leur propre législation, leur propre souveraineté financière et leurs propres forces de police, le tout cependant encadré par le droit fédéral, qui repose sur la reconnaissance des constitutions cantonales.

Sur le plan national, les cantons sont représentés au sein du Conseil des Etats qui participe à l'élaboration des lois régissant la Confédération.

En outre, chaque canton dispose d'un parlement et d'un gouvernement élus par le peuple dans la plupart des cas selon le système proportionnel. Les cantons exercent aussi le pouvoir judiciaire.

Leurs compétences répondent au principe de subsidiarité, ils exercent tous les droits qui ne sont pas du ressort du pouvoir central. Les principaux concernent l'aménagement du territoire, la santé, le réseau routier qu'ils peuvent, s'ils en décident ainsi, partager avec les communes.

Celles-ci disposent de pouvoirs différents selon les cantons. Globalement, elles ont en charge la gestion du sol, l'aménagement du territoire, les travaux d'infrastructures nécessaires à l'urbanisation, la récupération et le traitement des déchets. Elles ont pour cela une indépendance assez large pour prélever l'impôt.

Organisation des transports

L'organisation des transports interurbains de voyageurs est globalement du ressort du gouvernement fédéral (Département du transport et de l'énergie). Les cantons et les communes sont cependant partie prenante de la consistance du réseau interurbain et du financement du déficit des opérateurs (50% pour les cantons concernés, 50% pour la Confédération) et de certaines infrastructures.

Les Chemins de Fer fédéraux et les Chemins de Fer privés se partagent le transport public régional. Les C.F. privés appartiennent essentiellement aux cantons et aux communes. Les C.F. privés perçoivent des subventions d'exploitation du gouvernement fédéral en échange de l'obligation de faire approuver leurs horaires qui doivent être harmonisés avec ceux des autres réseaux de transport public.

Le transport par bus est assuré par des compagnies privées, par des compagnies publiques dépendant des Chemins de Fer fédéraux et par l'administration postale.

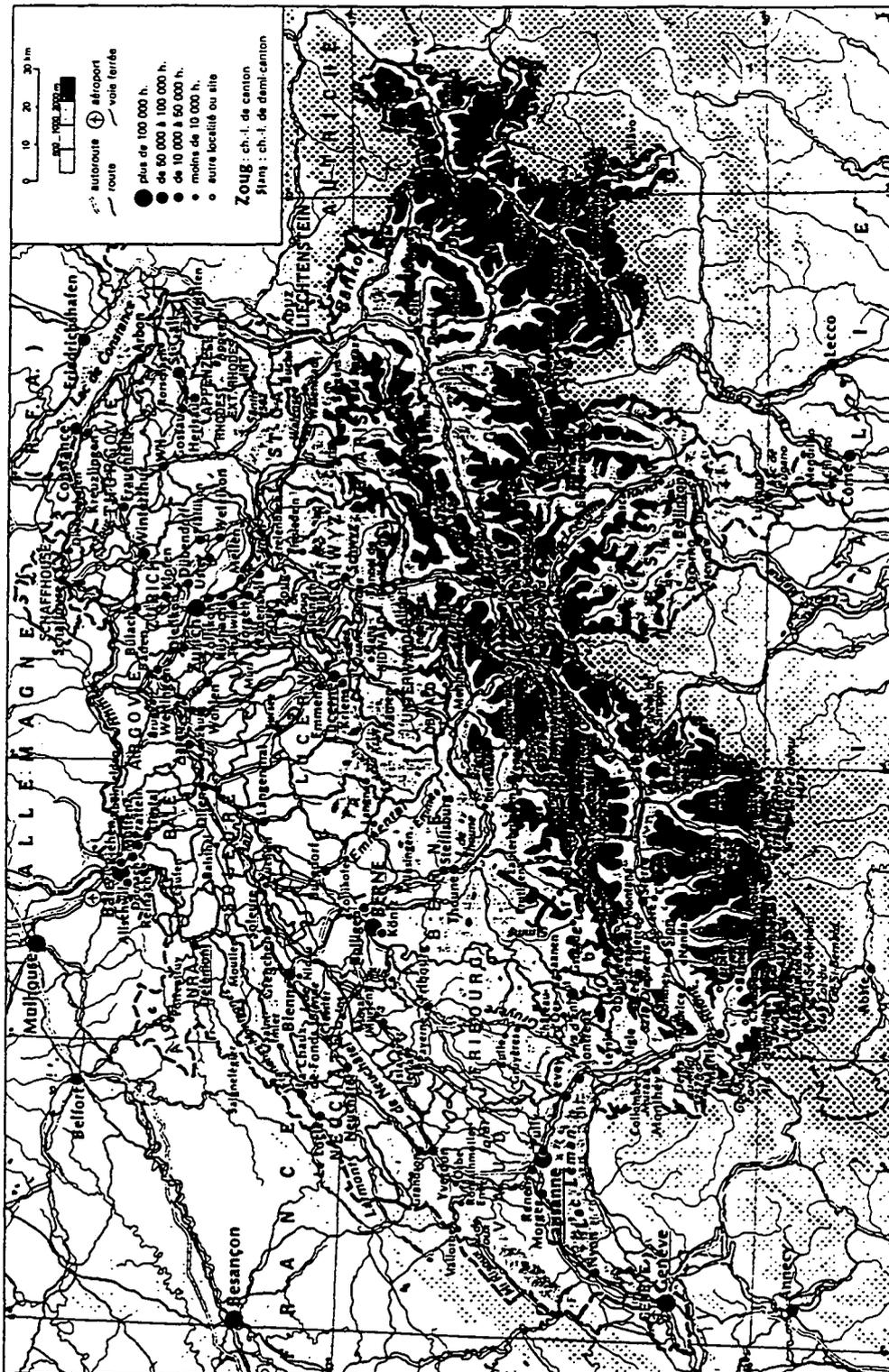
Le gouvernement fédéral s'est appuyé sur le concept « Rail + Bus 2000 » pour la réorganisation de ses transports interurbains.

L'objectif visé pour l'ensemble du pays, est de réaliser un système de transports publics liant de manière optimale les différents transporteurs et les différents niveaux de service. Ceci afin d'obtenir une coordination nationale de l'ensemble des transports en termes d'offre et de système.

Pour cela a été réalisée une desserte cadencée à l'heure pour les Chemins de Fer fédéraux sur laquelle se « calent » l'ensemble des transports régionaux.

A l'heure actuelle, les autorités confédérales s'interrogent sur l'avenir des Chemins de Fer fédéraux qui sont dans une situation financière qui commence à inquiéter les responsables politiques.

SUISSE



LA NOMENCLATURE NUTS

Tableau 1 : Correspondance entre les niveaux NUTS et les divisions administrative nationales

	NUTS 1		NUTS 2		NUTS 3	
B	Régions	3	Provinces	9	Arrondissements	43
DK	-	1	-	1	Amter	15
D	Länder	16	Regierungsbezirke	40	Kreise	543
GR	Groups of development regions ⁽¹⁾	4	Development regions	13	Nomoi	51
E	Agrupacion de comunidades autonomas	7	Comunidades autonomas + Ceuta y Melilla	17	Provincias + Ceuta + Melilla	50
F	Zeat + DOM	8	Régions + DOM	22	Départements + DOM	96
IRL	-	1	-	1	Planning regions	9
I	Gruppi di regioni ⁽¹⁾	11	Regioni	20	Provincia	95
L	-	1	-	1	-	1
NL	Landsdelen	4	Provincies	12	C.O.R.O.P. - Regio's	40
P	Contiente + Regioes autonomas	1	Comissaoes de coordenação regional + Regioes autonomas	5	Grupos de Concelhos	30
UK	Standard regions	2	Groups of counties ⁽¹⁾	2	Counties / Local authority regions	65
EUR12		71		183		1044

(1) Regroupement à des fins communautaires.

Tableau 2 : Superficie des régions (1000 km²)

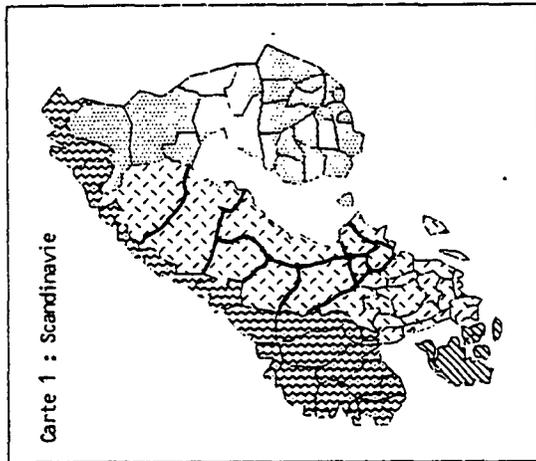
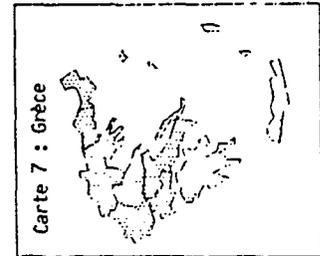
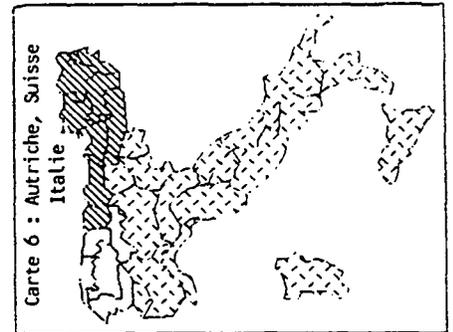
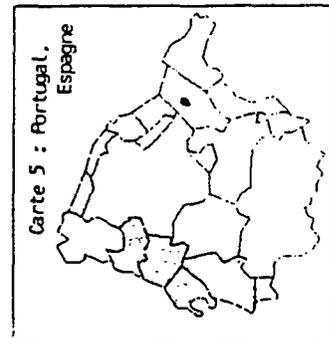
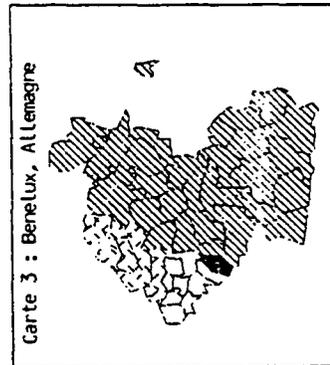
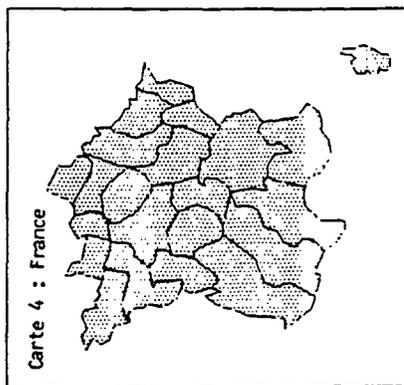
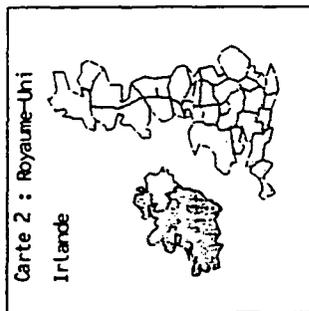
	NUTS 1			NUTS 2			NUTS 3		
	Moyenne	Min	Max	Moyenne	Min	Max	Moyenne	Min	Max
B	10.2	0.2	16.8	3.4	2.40	4.4	0.7	0.10	2.0
DK	43.1	43.1	43.1	43.1	43.10	43.1	2.9	0.10	6.2
D	22.3	0.4	70.6	8.9	0.40	17.5	0.7	0.03	2.9
GR	33.0	3.8	56.7	10.1	2.31	19.1	2.6	0.33	5.4
E	72.1	7.2	215.0	28.0	0.03	94.2	9.7	0.01	21.7
F	71.1	12.0	145.6	24.6	1.10	91.0	6.4	0.11	91.0
IRL	68.9	68.9	68.9	68.9	68.90	68.9	7.7	3.30	12.1
I	27.4	13.6	44.4	15.1	3.30	25.7	3.2	0.21	7.6
L	2.6	2.6	2.6	2.6	2.60	2.6	2.6	2.60	2.6
NL	10.4	7.3	11.3	3.5	1.40	5.3	1.0	0.11	3.5
P	30.7	0.8	88.9	13.1	0.80	26.1	3.2	0.80	8.8
UK	22.2	7.3	78.8	7.0	0.70	31.7	3.8	0.40	26.1
EUR12	34.6	0.2	215.0	13.4	0.03	94.2	2.4	0.01	91.0

Tableau 3 : Population des régions - 1.1.1990 (1000)

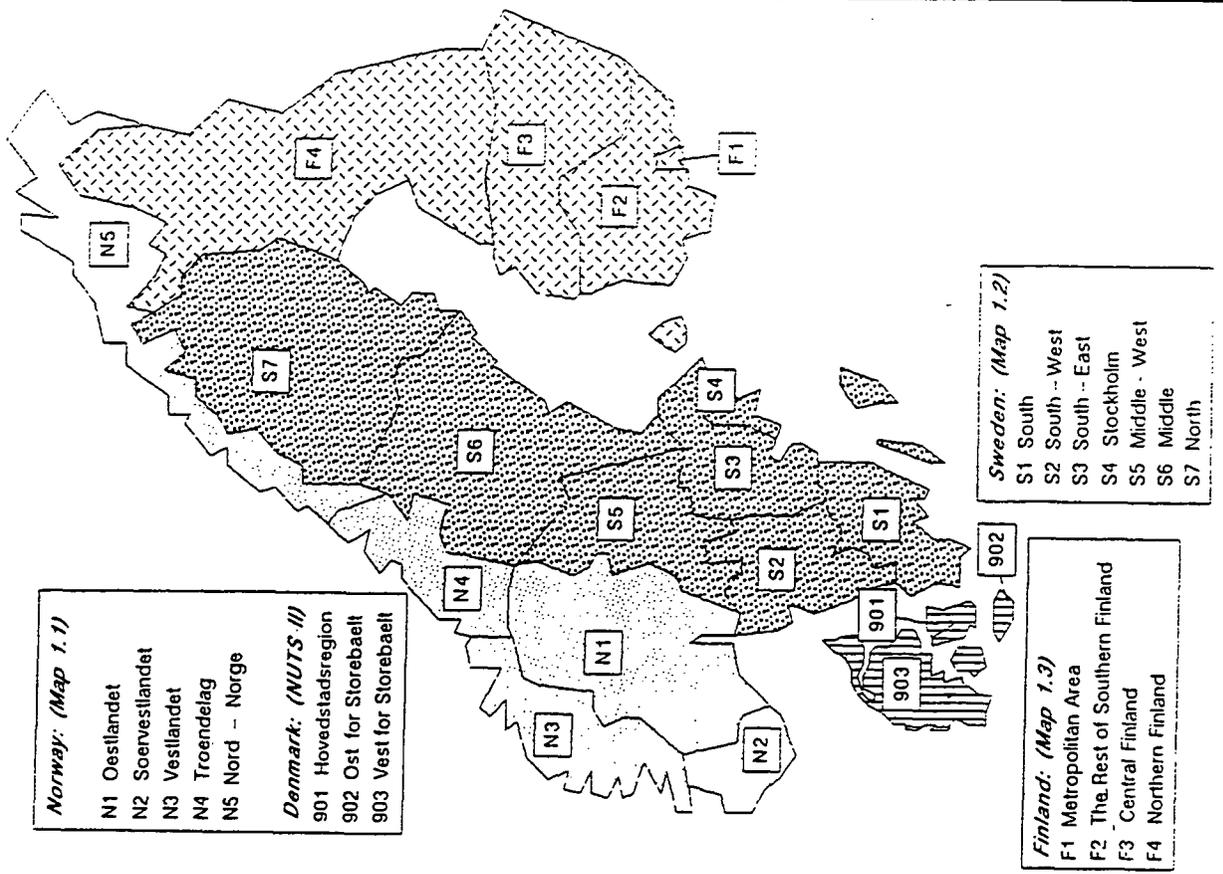
	NUTS 1			NUTS 2			NUTS 3		
	Moyenne	Min	Max	Moyenne	Min	Max	Moyenne	Min	Max
B	3316	964	5740	1105	231	2243	230	37	975
DK	5135	5135	5135	5135	5135	5135	342	47	608
D	4942	674	17104	1977	478	5168	146	18	3410
GR	2511	897	3806	773	187	3806	196	21	3492
E	5560	1478	10466	2162	124	6903	747	57	4694
F	7077	3965	10660	2573	115	10660	569	72	2504
IRL	3498	3498	3498	3498	3498	3498	394	83	1335
I	5234	1602	8912	2879	115	8912	604	93	3980
L	378	378	378	378	378	378	378	378	378
NL	3723	1594	6967	1241	212	3220	367	54	1258
P	3446	253	9809	1477	253	3643	342	79	1901
UK	5203	1583	17384	1627	1627	6770	876	73	6770
EUR12	4860	253	17384	1886	115	10660	331	18	6770

Europe

Système de zonage NUTS II

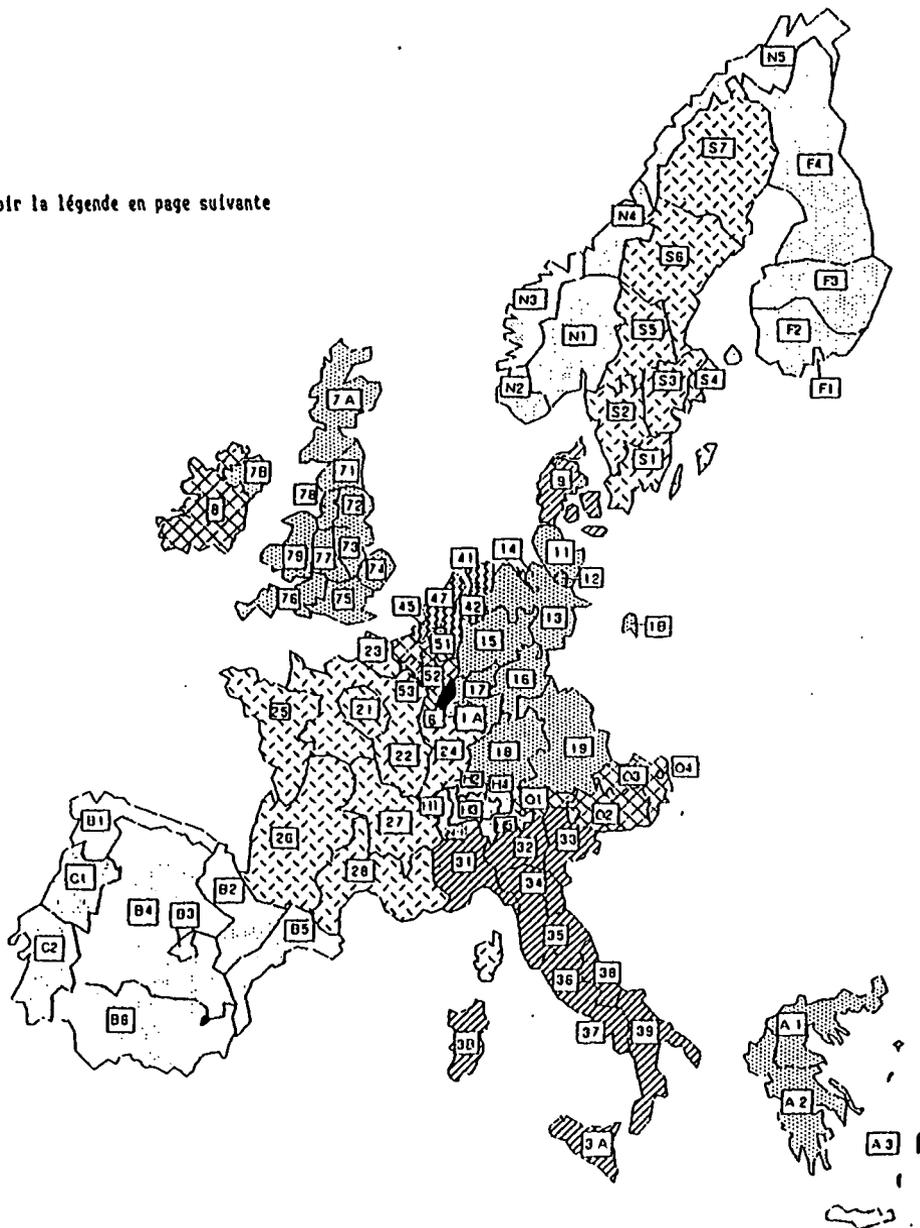


Carte 1 : Scandinavie
Système de zonage NUTS I
(NUTS II voir cartes détaillées)



EUROPE
Système de zonage NUTS I

Voir la légende en page suivante



LEGENDE

Système de zonage européen NUTS I

- | | | |
|--------------------------|------------------------------|---------------------------------|
| Allemagne | Luxembourg: | Suède |
| 11 Schleswig - Holstein | 6 Luxembourg | S1 South |
| 12 Hamburg | | S2 South - West |
| 13 Niedersachsen | Royaume-Uni | S3 South - East |
| 14 Bremen | 71 North | S4 Stockholm |
| 15 Nordrhein - Westfalen | 72 Yorkshire and Humberside | S5 Middle - West |
| 16 Hessen | 73 East Midlands | S6 Middle |
| 17 Rheinland - Pfalz | 74 East Anglia | S7 North |
| 18 Baden - Württemberg | 75 South East | |
| 19 Bayern | 76 South West | Finlande |
| 1A Saarland | 77 West Midlands | F1 Metropolitan Area |
| 1B Berlin (West) | 78 North West | F2 The Rest of Southern Finland |
| | 79 Wales | F3 Central Finland |
| France | 7A Scotland | F4 Northern Finland |
| 21 Ile de France | 7B Northern Ireland | |
| 22 Bassin Parisien | | Autriche |
| 23 Nord - Pas de Calais | Irlande | 01 West |
| 24 Est | 8 Ireland | 02 Süd |
| 25 Ouest | | 03 Nord |
| 26 Sud - Ouest | Danemark | 04 Wien |
| 27 Centr - Est | 9 Denmark | |
| 28 Méditerranée | | Suisse |
| | Grèce | H1 West |
| Italie | A1 Vorela Ellada | H2 Nord |
| 31 Nord Ovest | A2 Kentriki Ellada | H3 Milte |
| 32 Lombardia | A3 Anatolika kal Notia Nisia | H4 Ost |
| 33 Nord Est | | H5 Süd |
| 34 Emilia Romagna | Espagne | |
| 35 Centro | B1 Noroeste | |
| 36 Lazio | B2 Noreste | |
| 37 Campania | B3 Madrid | |
| 38 Abruzzi - Molise | B4 Centro | |
| 39 Sud | B5 Este | |
| 3A Sicilia | B6 Sur | |
| 3B Sardegna | B7 Canarias | |
| Pays-Bas | Portugal | |
| 41 Noord - Nederland | C1 Norte do Continente | |
| 42 Oost - Nederland | C2 Sul do Continente | |
| 45 Zuid - Nederland | C3 Ilhas | |
| 47 West - Nederland | | |
| Belgique | Norvège | |
| 51 Waams Gewest | N1 Oestlandet | |
| 52 Region Wallone | N2 Soerwestlandet | |
| 53 Bruxelles - Brussel | N3 Vestlandet | |
| | N4 Troendelag | |
| | N5 Nord - Norge | |

**CLASSIFICATION DES RÉGIONS
FRANÇAISES ET EUROPÉENNES**

Les tableaux qui suivent donnent les valeurs des 9 indicateurs choisis suivants :

A – Population

1. 0 à 2 millions d'habitants
2. 2 à 4 millions d'habitants
3. 4 à 6 millions d'habitants
4. + de 6 millions d'habitants

B – Superficie

1. – de 10 000 km²
2. de 10 000 à 25 000 km²
3. de 25 000 à 50 000 km²
4. + de 50 000 km²

C – Densité

1. – de 100 habitants / km²
2. de 100 à 200 habitants / km²
3. de 200 à 300 habitants / km²
4. + de 300 habitants / km²

D – Nombre de villes de + de 500 000 habitants

1. 0
2. 1
3. 2
4. + de 2

E – Nombre de villes entre 100 et 500 000 habitants

1. – de 5
2. de 5 à 10
3. de 10 à 15
4. + de 15

F – Configuration urbaine

1. en étoile
2. en réseau
3. linéaire

G - % Pop. Agriculture

1. + de 20
2. de 20 à 10
3. de 10 à 5
4. – de 5

H – Organisation des transports

1. Les régions n'ayant aucune compétence dans l'organisation des transports
2. Les régions ayant une compétence uniquement pour le mode routier
3. Les régions ayant une compétence dans les deux modes

I – Financement de l'exploitation

1. Les régions n'intervenant pas dans le financement de l'exploitation des transports
2. Les régions intervenant uniquement dans le financement de l'exploitation ferroviaire
3. Les régions intervenant uniquement dans le financement de l'exploitation des transports par car
4. Les régions intervenant dans le financement des deux modes

Critères	A	B	C	D	E	F	G	H	I
	Population	Superficie	Densité	Villes > 500 KH	Villes 100-500	Config. urb.	% Pop agri	Comp. Trans	Financement
PAYS REGION									
F ALSACE	1	1	2	1	1	3	4	3	1
F AQUITAINE	2	3	1	2	1	1	2	3	1
F AUVERGNE	1	3	1	1	1	1	3	3	1
F BASSE NORMANDIE	1	2	1	1	1	1	2	3	1
F BOURGOGNE	1	3	1	1	1	2	2	3	1
F BRETAGNE	2	3	2	1	1	2	3	3	1
F CENTRE	1	3	1	1	1	2	3	3	1
F CHAMPAGNE-ARDENNES	1	3	1	1	1	2	3	3	1
F FRANCHE COMTE	1	2	1	1	1	2	3	3	1
F HAUTE NORMANDIE	1	2	2	1	1	2	3	3	1
F LANGUEDOC-ROUSSILLON	2	3	1	1	1	3	3	3	1
F LIMOUSIN	1	2	1	1	1	1	2	3	1
F LORRAINE	2	2	1	1	1	3	4	3	1
F MIDI-PYRENEES	2	3	1	2	1	1	2	3	1
F NORD - PAS DE CALAIS	2	2	4	2	2	2	4	3	1
F PAYS DE LA LOIRE	2	3	3	1	1	2	2	3	1
F PICARDIE	1	2	3	1	1	2	3	3	1
F POITOU-CHARENTES	1	3	3	1	1	2	2	1	1
F PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	3	3	3	3	1	3	4	3	1
F RHONE-ALPES	3	3	2	2	1	2	4	3	1
E CASTILLA- LA MANCHA	1	4	1	1	2	2	2	2	3
E EXTREMADURA	2	3	1	1	1	2	2	2	3
E CATALUNA	4	2	2	2	1	1	4	3	4
E VALENCIANA	2	2	2	2	1	3	3	3	4
E ANDALUCIA	4	2	1	1	1	2	2	2	3
E MURCIA	1	2	1	1	1	3	2	2	3
E GALICIA	2	3	1	1	1	3	1	2	3
E ASTURIAS	1	2	1	1	1	3	2	2	3
E CANTABRIA	1	1	2	1	1	1	2	2	3
E PAIS VASCO	2	2	3	2	1	1	4	3	4
E NAVARRA	1	2	1	1	1	1	3	2	3
E LA RIOJA	1	1	1	1	1	1	2	2	3
E ARAGON	1	3	1	2	1	1	2	2	3
E CASTILLA Y LEON	2	4	1	1	2	2	2	2	3
I PIEMONTE	3	2	2	1	1	1	3	2	3
I VALLE D'AOSTA	1	1	1	1	1	3	2	2	3
I LIGURIA	1	1	4	1	1	3	3	2	3
I LOMBARDIE	4	2	4	2	1	1	4	2	3
I TRENTO ALTO ADIGE	1	2	1	1	1	3	2	2	3
I VENETO	3	2	3	1	1	2	3	2	3
I FRIULI-VENEZIA GULIA	1	1	2	1	1	3	3	2	3
I EMILIA ROMAGNA	2	1	2	1	2	3	2	2	3
I TOSCANA	2	2	2	1	1	2	3	2	3
I UMBRIA	1	2	2	1	1	2	3	2	3
I MARCHE	1	2	2	1	1	3	2	2	3

Critères	A	B	C	D	E	F	G	H	I
I LAZIO	3	2	4	2	1	1	3	2	3
I CAMPANIA	3	2	4	2	1	1	3	2	3
I ABRUZZI	1	2	2	1	1	3	2	2	3
I MOLISE	1	2	1	1	1	2	1	2	3
I PUGLIA	3	2	3	1	1	3	2	2	3
I BASILICATA	1	2	2	1	1	2	1	2	3
I CALABRIA	2	2	2	1	1	3	1	2	3
I SICILIA	3	3	3	2	1	3	2	2	3
I SARDEGNA	1	2	1	1	1	1	2	2	3
H VORELA	2	4	1	1	1	1	1	1	1
H KENTRIKI	2	4	1	1	1	1	1	1	1
P NORTE	2	2	2	2	1	2	1	1	1
P CENTRO	1	2	1	1	1	3	1	1	1
P LISBOA E VALE DO TAJO	3	2	3	4	1	1	2	1	1
P ALENTAJO	1	4	1	1	1	2	1	1	1
P ALGARVE	1	1	1	1	1	3	1	1	1
A BADEN WURTEMBERG	4	3	3	2	2	2	4	3	4
A BAYERN	4	4	2	1	2	2	3	3	4
A BRANDEBOURG	2	3	1	1	1	1	2	3	4
A HESSEN	3	2	3	1	1	3	4	3	4
A MECKLENBURG VORPOMMERN	1	2	1	1	1	2	1	3	4
A NIEDARSACHEN	4	2	2	1	2	2	3	3	4
A RHEINLAND PFALZ	2	2	2	1	1	3	3	3	4
A SAARLAND	1	1	4	1	1	1	3	3	4
A SACHEN	3	2	3	1	1	2	3	3	4
A SACHEN ANHALT	2	2	2	1	1	2	2	3	4
A SCHELWIG HOLSTEIN	2	2	2	1	1	1	3	3	4
A THURINGEN	2	2	2	1	1	3	2	3	4
B VLAAMS GEWEST	3	2	4	1	1	2	4	2	3
B WALLONIE	2	2	2	1	1	3	4	2	3
NL PAYS BAS	4	3	4	4	3	2	4	3	4
D DANEMARK	3	3	2	2	1	3	3		2
CH SUISSE	4	3	2	2	1	2	4	3	4
IR IRLANDE	2	4	1	1	1	1	4	3	4
RU NORTH	2	1	3	1	2	3	4		
RU YORKSHIRE & HUMBERSIDE	3	2	4	2	2	3	4		
RU EAST MIDLANDS	3	2	3	2	1	3	4		
RU SOUTH EAST	3	2	2	2	1	1	4		
RU WEST MIDLANDS	3	2	2	2	2	2	4		
RU NORTH WEST	4	1	4	2	3	2	4		
RU WALES	2	2	2	1	1	2	4		
RU SCOTLAND	3	4	1	2	1	2	4		
RU EAST ANGLIA	2	2	2	1	1	2	4		

Critères	A	B	C	D	E	F	G	H	I
----------	---	---	---	---	---	---	---	---	---

CLASSIFICATION DES REGIONS SELON LA DENSITE

Critères	A	B	C	D	E	F	G	H	I
	Population	Superficie	Densité	Ville > 500 KII	Villes 100-500	Config. urb.	% Pop agri	Comp. Trans	Financement
PAYS REGION									
H VORELA	2	4	1	1	1	1	1	1	1
H KENTRIKI	2	4	1	1	1	1	1	1	1
F LIMOUSIN	1	2	1	1	1	1	2	2	1
E NAVARRA	1	2	1	1	1	1	3	2	3
E LA RIOJA	1	1	1	1	1	1	2	2	3
E ARAGON	1	3	1	2	1	1	2	2	3
I SARDEGNA	1	2	1	1	1	1	2	2	3
F AQUITAINE	2	3	1	2	1	1	2	3	1
F AUVERGNE	1	3	1	1	1	1	3	3	1
F BASSE NORMANDIE	1	2	1	1	1	1	2	3	1
F MIDI-PYRENEES	2	3	1	2	1	1	2	3	1
A BRANDEBOURG	2	3	1	1	1	1	2	3	4
IR IRLANDE	2	4	1	1	1	1	4	3	4
P ALENTAJO	1	4	1	1	1	2	1	1	1
E CASTILLA- LA MANCHA	1	4	1	1	2	2	2	2	3
E EXTREMADURA	2	3	1	1	1	2	2	2	3
E ANDALUCIA	4	2	1	1	1	2	2	2	3
E CASTILLA Y LEON	2	4	1	1	2	2	2	2	3
I MOLISE	1	2	1	1	1	2	1	2	3
F BOURGOGNE	1	3	1	1	1	2	2	3	1
F CENTRE	1	3	1	1	1	2	3	3	1
F CHAMPAGNE-ARDENNES	1	3	1	1	1	2	3	3	1
F FRANCHE COMTE	1	2	1	1	1	2	3	3	1
A MECKLENBURG VORPOMMERN	1	2	1	1	1	2	1	3	4
RU SCOTLAND	3	4	1	2	1	2	4		
P CENTRO	1	2	1	1	1	3	1	1	1
P ALGARVE	1	1	1	1	1	3	1	1	1
F LANGUEDOC-ROUSSILLON	2	3	1	1	1	3	3	2	1
E MURCIA	1	2	1	1	1	3	2	2	3
E GALICIA	2	3	1	1	1	3	1	2	3
E ASTURIAS	1	2	1	1	1	3	2	2	3
I VALLE D'AOSTA	1	1	1	1	1	3	2	2	3
I TRENTO ALTO ADIGE	1	2	1	1	1	3	2	2	3
F LORRAINE	2	2	1	1	1	3	4	3	1
E CANTABRIA	1	1	2	1	1	1	2	2	3
I PIEMONTE	3	2	2	1	1	1	3	2	3
E CATALUNA	4	2	2	2	1	1	4	3	4
A SCHELWIG HOLSTEIN	2	2	2	1	1	1	3	3	4
RU SOUTH EAST	3	2	2	2	1	1	4		
P NORTE	2	2	2	2	1	2	1	1	1
I TOSCANA	2	2	2	1	1	2	3	2	3

Critères	A	B	C	D	E	F	G	H	I
I UMBRIA	1	2	2	1	1	2	3	2	3
I BASILICATA	1	2	2	1	1	2	1	2	3
F BRETAGNE	2	3	2	1	1	2	3	3	1
F HAUTE NORMANDIE	1	2	2	1	1	2	3	3	1
F RHONE-ALPES	3	3	2	2	1	2	4	3	1
A BAYERN	4	4	2	1	2	2	3	3	4
A NIEDARSACHEN	4	2	2	1	2	2	3	3	4
A SACHEN ANHALT	2	2	2	1	1	2	2	3	4
CH SUISSE	4	3	2	2	1	2	4	3	4
RU WEST MIDLANDS	3	2	2	2	2	2	4		
RU WALES	2	2	2	1	1	2	4		
RU EAST ANGLIA	2	2	2	1	1	2	4		
I FRIULI-VENEZIA GIULIA	1	1	2	1	1	3	3	2	3
I EMILIA ROMAGNA	2	1	2	1	2	3	2	2	3
I MARCHE	1	2	2	1	1	3	2	2	3
I ABBRUZZI	1	2	2	1	1	3	2	2	3
I CALABRIA	2	2	2	1	1	3	1	2	3
B WALLONIE	2	2	2	1	1	3	4	2	3
F ALSACE	1	1	2	1	1	3	4	3	1
E VALENCIANA	2	2	2	2	1	3	3	3	4
A RHEINLAND PFALZ	2	2	2	1	1	3	3	3	4
A THURINGEN	2	2	2	1	1	3	2	3	4
D DANEMARK	3	3	2	2	1	3	3		2
P LISBOA E VALE DO TAJO	3	2	3	4	1	1	2	1	1
E PAIS VASCO	2	2	3	2	1	1	4	3	4
F POITOU-CHARENTES	1	3	3	1	1	2	2	1	1
F PICARDIE	1	2	3	1	1	2	3	2	1
I VENETO	3	2	3	1	1	2	3	2	3
F PAYS DE LA LOIRE	2	3	3	1	1	2	2	3	1
A BADEN WURTEMBERG	4	3	3	2	2	2	4	3	4
A SACHEN	3	2	3	1	1	2	3	3	4
I PUGLIA	3	2	3	1	1	3	2	2	3
I SICILIA	3	3	3	2	1	3	2	2	3
F PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR	3	3	3	3	1	3	4	3	1
A HESSEN	3	2	3	1	1	3	4	3	4
RU NORTH	2	1	3	1	2	3	4		
RU EAST MIDLANDS	3	2	3	2	1	3	4		
I LOMBARDIE	4	2	4	2	1	1	4	2	3
I LAZIO	3	2	4	2	1	1	3	2	3
I CAMPANIA	3	2	4	2	1	1	3	2	3
A SAARLAND	1	1	4	1	1	1	3	3	4
B VLAAMS GEWEST	3	2	4	1	1	2	4	2	3
F NORD - PAS DE CALAIS	2	2	4	2	2	2	4	3	1
NL PAYS BAS	4	3	4	4	3	2	4	3	4
RU NORTH WEST	4	1	4	2	3	2	4		
I LIGURIA	1	1	4	1	1	3	3	2	3
RU YORKSHIRE & HUMBERSIDE	3	2	4	2	2	3	4		

**BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE
PORTANT SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS RÉGIONAUX
DANS LES RÉGIONS FRANÇAISES ET EUROPÉENNES**

Avertissement méthodologique

Le thème des transports collectifs interurbains (T.C.I.) dans les pays de l'Europe occidentale a nourri de nombreux débats et a fait l'objet d'une littérature importante depuis les années 70.

L'essor de ce thème s'explique par le développement des villes et la constitution de pôles urbains aux fonctions différentes mais complémentaires entraînant des relations plus importantes entre entités urbaines ; l'accroissement des déplacements de personnes liés au travail ou aux loisirs s'est ainsi affirmé au cours de cette période.

En somme, les besoins en termes de transports collectifs interurbains se sont accrus et ont donné lieu à des réflexions et des recherches.

Notre bibliographie n'est pas exhaustive et ne rend pas compte de l'ensemble de ces travaux réalisés depuis les années 70.

Nous avons privilégié une recherche bibliographique portant sur les 5 dernières années pour tenir compte des changements récents intervenus dans l'organisation, la gestion et le financement des T.C.I. et répondre ainsi au cahier des charges avec la plus grande actualité.

Nous pouvons émettre plusieurs remarques concernant les données actuelles sur ce thème :

- De manière générale, il semble que l'organisation des transports collectifs régionaux ou interurbains au sein des pays de l'Union européenne ne soit pas un thème d'intérêt récent pour les « spécialistes » des transports en Europe.

La question européenne des transports se pose depuis le début des années 90, en termes de réseau transeuropéen à grande vitesse et c'est dans ce cadre qu'est analysée l'organisation des transports de chaque pays. C'est l'échelle européenne et la coordination entre les réseaux de transport nationaux qui nourrissent les débats et les publications récentes.

- En ce qui concerne les données statistiques sur les infrastructures, l'offre et la demande de transport ainsi que sur les opérateurs, les sources Eurostat ne permettent pas une approche complète du sujet.

D'une part, les dernières statistiques datent de 1990 et 1991 et ne tiennent donc pas compte des trois nouveaux pays européens, d'autre part, nous n'avons pas pu trouver des données régionales sur l'offre et la demande de transport.

Concernant les opérateurs, la remarque précédente peut être réitérée. Si nous sommes en mesure de connaître certains opérateurs par le biais d'articles de revues, nous ne pouvons pas le faire pour tous les pays et encore moins au niveau régional. Il n'existe pas d'annuaire des exploitants routiers et ferroviaires des pays européens ou nous n'en avons pas eu connaissance.

- En ce qui concerne l'organisation des T.C.I., un certain nombre d'ouvrages et d'articles nous permettent de caractériser les systèmes d'organisation des transports régionaux pour chaque pays (Autorité organisatrice, nature des opérateurs, source de financement). Cependant pour les Etats fédéraux ou fortement régionalisés, l'organisation des transports peut varier entre les entités fédérées ou régionalisées d'un même Etat. La documentation existante à ce sujet est actuellement insuffisante.
- Enfin, il faut noter que la documentation est plus ou moins conséquente selon les pays. Certains Etats comme la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Espagne ou l'Italie font l'objet de nombreuses études alors que l'information disponible pour le Portugal, la Grèce et l'Autriche est plus rare.

Ainsi, pour réaliser une typologie des régions et permettre l'identification de 7 régions de référence pour l'analyse approfondie, la disponibilité et la qualité des informations de niveau régional, ne permettent pas de fournir une image globale et complète.

Cette typologie des entités régionales des pays européens s'appuie donc sur :

- une comparaison en termes de données géophysiques, démographiques et socio-économiques ;
- une analyse des statuts et compétences des régions ;
- l'organisation globale des T.C.I.

Nous tenons compte, lorsque cela est possible, des données statistiques régionales concernant les infrastructures, l'offre et la demande de transport.

**BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE
PORTANT SUR LES TRANSPORTS COLLECTIFS REGIONAUX
DANS LES REGIONS FRANÇAISES ET EUROPEENNES**

Certains ouvrages ou revues sur le sujet sont détenus par Territoires Conseil Associés, d'autres sont disponibles auprès de centre de documentation de divers organismes. Ils seront mentionnés comme suit lorsque la documentation citée y aura été repérée :

- Territoires Conseil Associés (T.C.A.)
- Centre de documentation Observatoire Economique et Statistique des Transports (O.E.S.T.)
- Centre de documentation des Commissions Européennes (C.E.)
- Centre de documentation de La Vie du Rail (V.R.)
- Centre de documentation de l'Union des Transporteurs Publics (U.T.P.)

**OUVRAGES SUR L'ORGANISATION POLITICO-ADMINISTRATIVE
DES PAYS DE L'UNION EUROPEENNE**

- Alain Delcamp (sous la direction), *Les collectivités décentralisées de l'Union européenne*, coll. *Les études de la documentation française, la Documentation française*, Paris, 1994. (T.C.A.).
- Hugues Portelli (sous la direction), *La décentralisation française et l'Europe*, Pouvoirs Locaux, 1993. (T.C.A.).
- J. Charpentier, C. Engel, *Les régions de l'espace communautaire*, coll. *Cap Europe*, Presse Universitaire de Nancy, 1992.

**OUVRAGES SUR LES DONNEES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES,
ECONOMIQUES ET GEOPHYSIQUES**

- Eurostat, *Portrait des régions*, Tome 1, 2, 3, 1993. (O.E.S.T.).
- Eurostat, *Régions*, Annuaire statistique, 1994. (T.C.A.).
- Eurostat, *Statistiques en bref*, Régions, 1995. (T.C.A.).

OUVRAGES GENERAUX SUR LES REGIONS

- C.E.E., Direction générale des politiques régionales, *Les régions dans les années 90*, quatrième rapport périodique sur la situation socio-économique des régions de la communauté, 1994. (O.E.S.T.).
- F. Derot, *L'Île de France et les grandes régions européennes*, Comparaisons statistiques, I.A.U.R.I.F., 1992. (O.E.S.T.).
- J. Labasse, *L'Europe des régions*, Flammarion, Paris, 1991. (O.E.S.T.).
- *Europe : Des villes en réseaux*, D.A.T.A.R., Documentation française, Paris, 1991.
- *La France et ses régions*, I.N.S.E.E., Paris, 1993. (T.C.A.).
- *Atlas des pôles économiques régionaux*, D.A.T.A.R., Documentation française, Paris, 1992. (O.E.S.T.).

OUVRAGES SUR LES TRANSPORTS (ORGANISATION, GESTION, FINANCEMENT)

- Eurostat, *Transport*, Annuaire statistiques, 1993. (C.E.).
- W.J. Tyson, *Contractual relations between authorities and operators*, U.I.T.P., Lisbon, 1993. (T.C.A.).
- Conseil des communes et régions d'Europe, *Les compétences des collectivités locales et régionales en matière de transports publics dans la communauté européenne*, Commission transport, novembre 1993. (T.C.A.).
- Dobias, *Les transports régionaux de personnes*, I.N.R.E.T.S., 1991. (T.C.A.).
- R. Marche, C. Reynaud, *Politique et processus de décision en matière d'infrastructure de transport dans quelques pays européens*, I.N.R.E.T.S., 1990. (T.C.A.).
- M. Feve, G. Sarre, *Les transports interurbains et l'échéance 1989*, Actes du colloque à l'Assemblée Nationale, éd. Thésaurus, Paris, 1988. (O.E.S.T.).
- J. Fournier, *Le train, l'Europe et le service public*, éd. O. Jacob, Paris, 1993. (O.E.S.T.).
- D.R.E. Alsace, C.E.T.E. Est, *Plan de référence Alsace 2005*, Données sur les transports, 1991. (O.E.S.T.).
- U. Blum, F. Plassard, L. Dorozik, *Politique régionale, réseaux de transport et communication*, Coll. Table ronde, 1994. (O.E.S.T.).
- C. de Granrut, *Europe, le temps des régions*, LGDJ, Paris, 1994. (O.E.S.T.).
- H. Wolkowitsh, *Géographie des transports*, coll. *Cursus*, éd. A. Collin, Paris, 1992. (O.E.S.T.).
- Auphan, *Quel avenir pour les réseaux ferrés d'Europe occidentale*, coll. *Mémoires et documents de géographie*, C.N.R.S., Paris, 1991. (O.E.S.T.).
- Quinet, Callamand, Deplaix, *Les règles nationales applicables au transport de voyageurs par route dans les 12 Etats membres*, Tome 1, 2, 3, C.E.E., Réseau Conseil, 1990. (O.E.S.T.).

- C.E.M.T., *Les changements structurels de la population et leurs impacts sur les transports de voyageurs*, coll. Table ronde n° 88, 1992. (O.E.S.T.).
- CEE/DG VII, *Système de données pour l'étude de la demande de transport interrégional de voyageurs*, rapport final, coll. Recherche transport, JOCE, Paris, 1988. (O.E.S.T.).
- J. Bourdillon, *Les réseaux de transport français face à l'Europe*, Ministère de l'équipement, Paris, 1990. (O.E.S.T.).
- *L'Europe des villes en mouvement*, Journées annuelles du G.A.R.T. à Montpellier 8-10 novembre 1989, G.A.R.T., Paris, 1990.
- Ministère des communications belge, *Les transports en Belgique, recueil statistique*, 25^{ème} éd., 1994. (O.E.S.T.).
- Urbanismo revista, *El transporte urbano y interurbano*, n°10, Mayo 1990.
- La Vie du Rail (T.C.A.) :
 - N° 2381, 04/02/93, *Angleterre : ligne à vendre.*
 - N° 2387, 18/03/93, *British Rail : privatisation en panne.*
 - N° 2388, 25/03/93, *Danemark.*
 - N° 2389, 01/04/93, *Suisse.*
 - N° 2399, 09/06/93, *British Rail : les communes pour le privé.*
 - N° 2408, 25/07/93, *British Rail.*
 - N° 2416, 20/10/93, *Grande-Bretagne, Allemagne.*
 - N° 2420, 17/11/93, *British Rail : tout doit disparaître.*
 - N° 2386, 11/03/93, *Irlande : l'Europe au secours du rail.*
 - N° 2439, 30/03/94, *British Rail : c'est l'éclatement final.*
 - N° 2476, 28/12/94, *Suède, Norvège, Finlande.*
 - N° 2478, 11/01/95, *British Rail cherche acheteur pour son service voyageur.*
 - N° 2494, 03/05/95, *L'Autriche refuse l'Europe des camions.*
 - N° 2495, 10/05/95, *Le rail finlandais à l'heure du Pendolino.*
 - N° 2496, 17/05/95, *Visite au modèle suédois.*
- Transports urbains, n° 77, octobre-décembre 1992, Colloque FNAUT, *Les lignes ferroviaires régionales à l'heure des choix.* (T.C.A.).
- T.E.C. n° 96-97, 1989, *Les transports urbains et non urbains dans quelques pays européens.* (T.C.A.).
- Transport Public International, février 1994, *Le financement des dépenses de transport au Royaume-Uni.* (T.C.A.).

- Transport Public (T.C.A.) :
 - Octobre 1993, *Déréglementation anglaise, la dure loi du marché. Allemagne : les länder auteurs et acteurs du changement.*
 - Janvier 1994, février 1994, première et deuxième partie, *Organisation et financement des transports urbains. Europe terre des contrastes.*
 - Mars 1995, *Entre législation européenne et lois nationales, Allemagne : une nouvelle voie pour les transports publics.*

DEUXIÈME PARTIE

LES ENTRETIENS DANS LES RÉGIONS CHOISIES

AVERTISSEMENT

Les entretiens se sont déroulés entre Novembre 1995 et Février 1996.

Ils ont concerné les Autorités Organisatrices et les exploitants.

Selon le cas, les deux types d'entretiens ont été réalisés ensemble ou séparément.

La présentation qui en est faite suit un canevas commun, celui des guides d'entretien préalablement définis.

Les numéros des rubriques qui sont rappelés ci-dessous correspondent donc aux questions de ces guides d'entretien qui sont joints à la fin du rapport.

ANNEXE V : La LOMBARDIE (Italie)

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DE LA RÉGION LOMBARDIE

La Lombardie est l'une des régions les plus peuplées d'Italie avec 9 millions d'habitants, couvrant une superficie de 24 000 km². La densité y atteint 374 habitants au km². Cependant la population est concentrée dans l'aire métropolitaine milanaise qui s'étend de Varese au Nord-Ouest à Bergame au Nord-Est. Les hautes montagnes des Alpes couvrent le Nord de la région, tandis que le Sud est occupé par la zone agricole de la plaine du Pô.

La Lombardie comprend 9 provinces :

- Varese,
- Côme,
- Sondrio,
- Milan,
- Bergame,
- Brescia,
- Pavie,
- Cremona,
- Mantoue.

Le PIB par habitant était en 1990, supérieur de 39 % à la moyenne des 12 pays de l'Union Européenne. Le taux de chômage entre 4 % et 5 % est parmi les plus faibles de l'U.E. La population bénéficie d'un niveau de revenu et d'un niveau de vie important.

Dans l'aire milanaise, 7,5 millions de déplacements s'effectuent quotidiennement, dont 5,3 millions se concentrent sur Milan (2,7 millions internes et 2,6 millions en échange). 31 % de ces déplacements s'effectuent en transport public et 50 % en véhicule particulier. La pollution constitue un problème majeur pour la métropole, malgré les mesures de restriction de la circulation prises depuis plusieurs années pour le centre historique de Milan.

Les sociétés de transport public comptent parmi les principaux employeurs de la région : FS (24 000 emplois - 1^o rang régional) et ATM (12 000 emplois - 6^o rang).

LE "PASSANTE" FERROVIAIRE DE MILAN ET LA CREATION DU RESEAU FERRE REGIONAL LOMBARD

En Italie, la Région Lombardie fait figure de précurseur grâce au projet du « passante », qui lui même conduira à la constitution du Service Ferroviaire Régional, exploité par une société régionale qui sera constituée par les opérateurs ferroviaires, les FS et FNM.

Le réseau ferré de Lombardie est exploité par deux opérateurs :

- les FS, les chemins de fer d'Etat qui ont des services à caractère régional ;
- les FNM, société dont le capital est contrôlé par la Région qui exploite 300 km de lignes suburbaines dans la conurbation milanaise, au nord-ouest de Milan.

Le « passante » de Milan

Les lignes ferroviaires aboutissent à Milan sur des gares terminus. Le projet de « passante » consiste à relier les lignes aboutissant aux gares terminus de l'ouest à celles aboutissant à l'est par un souterrain traversant Milan. Outre les gares actuelles qui seront transformées (mises en souterrain), le « passante » offrira 3 stations nouvelles dans le centre de Milan. Le projet sera réalisé par étape, dont la première sera effective en 1997. A terme (achèvement prévu en 2000), le réseau sera constitué de 6 lignes diamétrales passant à travers Milan et desservant les pôles régionaux (Bergame, Brescia, Lodi, Pavie, Varese, Seveso, Saronno, l'aéroport en cours de développement de Malpensa), mais aussi des villes situées dans d'autres régions limitrophes (Piacenza, Novara). Les dessertes cadencées auront, selon les lignes, des intervalles de 15 à 60 mn en heure de pointe, et 30 à 60 mn en période creuse. Sur le tronç commun (le "passante" souterrain dans Milan) les intervalles de passages seront de 3 mn en heure de pointe, c'est à dire comparables à une ligne de métro.

SFR (Servizio Ferroviario Regionale)

Ce réseau ainsi constitué sera baptisé SFR, il comprendra des lignes des FS et des FNM. Contrairement à l'interconnexion des réseaux SNCF et RATP dans le RER parisien, les responsables lombards ont souhaité n'avoir qu'un seul opérateur pour ce réseau régional, qui sera l'interlocuteur de la Région. Le réseau utilisera du matériel homogène et adoptera une tarification intégrée avec celle du réseau de transport urbain milanais (exploité par ATM).

Le réseau régional SFR comprendra d'autres lignes notamment une tangentielle contournant Milan par le Nord, et un sous-réseau centré sur Côme (également connecté à Milan).

SFR (Società Ferroviaria Regionale)

L'exploitant désigné du réseau sera SFR (Società Ferroviaria Regionale), société qui sera constituée avec les opérateurs actuels, FS qui détiendra 50 % du capital et FNM et/ou

directement la Région pour les 50 % restant. La société sera officiellement créée le 31 décembre 1995 et deviendra l'exploitant d'une part du réseau régional le 1^o janvier 1996.

Au-delà des problèmes techniques de coordination entre les exploitants actuels, qui sont ou seront résolus, le problème majeur dans la fusion des deux sociétés fondatrices de SFR, concernait l'intégration du personnel des entreprises, dont chacune possède ses statuts, ses standards de production... C'est pourquoi la fusion des exploitants a été menée dès l'origine du projet en concertation avec les organisations syndicales. En septembre 1995, un protocole d'accord, préalable à la création de la société SFR, concernant notamment le devenir du personnel, a été signé par la Région, les FS, les FNM et les organisations syndicales. Le personnel des chemins de fer d'Etat aura le choix entre conserver son statut actuel ou intégrer le nouveau réseau SFR et la nouvelle société.

La régionalisation du transport ferroviaire en Lombardie

L'Etat, compétent pour le transport ferroviaire en Italie, transférera cette compétence à la Région, en transférant également les montants financiers correspondants. La Région déterminera la consistance de l'offre de services et reversera les contributions financières à l'exploitant.

Selon les prévisions, la Région en rationalisant la production, espère développer l'offre globale de 38 % (soit : + 84 % dans l'aire métropolitaine milanaise, + 26 % sur les liaisons régionales diamétrales traversant Milan et + 3 % sur les autres services régionaux ne touchant pas Milan), sans coût supplémentaire pour la collectivité.

Les FS continueront évidemment à exploiter le réseau de chemin de fer national, avec les trains intercity, eurocity et à grande vitesse (TAV) traversant la Lombardie.

LES AUTORITES ORGANISATRICES

I/ L'ORGANISATION DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS

1 - Définition du transport régional de voyageur ?

Le système de transport régional comprend :

** le réseau ferré*

La compétence des transports ferroviaires est exclue du cadre législatif concernant les transports locaux, elle demeure une compétence de l'Etat. Le réseau ferré comporte environ 1900 km de lignes exploitées par deux sociétés: les *Ferrovie dello Stato (FS)*

- 1 537 km - et les *Ferrovie Nord Milano (FNM)* - 367 km - Le réseau FNM dessert les zones très urbanisées du Nord et de l'Ouest de Milan, il se compose des lignes :

- Milan - Varese - Lavenno
- Milan - Come
- Milan - Seveso - Asso
- Milan - Saronno - Novara

La société FNM est détenue à 57 % par la Région Lombardie.

La SNFT filiale de la FNM exploite la ligne Brescia - Edolo desservant l'Est du lac d'Iseo et la Val Camonica.

Par ailleurs, un autre concessionnaire d'Emilie-Romagne exploite une ligne traversant la région lombarde : Suzarra - Ferrare.

Le réseau des FS comprend évidemment des lignes d'intérêt régional intégrées à celles d'intérêt national :

- Milan - Turin,
- Milan - Venise - Trieste,
- Milan - Bologne - Rome,
- Milan - Voghera - Gênes,
- Milan - Côme - Chiasso - Zürich,
- Milan - Domodossola - Lausanne.

Le réseau des FS atteint la saturation aux abords de Milan, compte tenu des faibles largeurs des tronçons quadruplés.

** le réseau des métro et tramway milanais*

Milan possède un réseau de métro et tramway qui comporte notamment 3 lignes de métro. Ce réseau est en partie suburbain. La commune de Milan est l'autorité organisatrice sur son territoire, le réseau est exploité par l'ATM (régie municipale). Des accords sont passés avec les communes desservies pour la partie suburbaine, qui est de la compétence de la Région.

. Métro :	41 millions voiture x km/an	279 millions voyages/an
. Tramway :	23 millions voiture x km/an	281 millions voyages/an

** les réseaux de transport urbain*

La Lombardie possède de nombreux réseaux de transport urbain. Celui de Milan, exploité par l'ATM, comprend des lignes de trolleybus. Les autres réseaux urbains sont : Varese, Côme, Lecco, Bergame, Sondrio, Brescia, Lodi, Pavie, Mantoue, Crémone... ils sont généralement exploités en régie municipale.

** le réseau de transport interurbain*

Le réseau de transport interurbain est réellement de la compétence de la Région, cela concerne toutes les lignes qui dépassent le périmètre d'une commune. Il y a plus de 800 lignes routières régionales. Les 250 exploitants régionaux sont soit des entreprises publiques soit des concessionnaires privés.

2 - Données statistiques sur l'offre et la demande de transport de voyageurs

- 32 lignes ferroviaires, 1900 km de lignes
- 800 lignes routières 250 exploitants

- 22 millions de trains km /an

Bilan prévisionnel SFR

- charges exploitation et redevance réseau : 510,7 milliards de liras
- recettes du trafic : 194 milliards de liras
- contribution régionale : 316,7 milliards de liras
- Taux de couverture : 38 %

3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

** L'Etat pour les chemins de fer*

** Les communes pour les transports urbains (Milan, Varese, Côme, Lecco, Bergame, Sondrio, Brescia, Lodi, Pavie, Mantoue, Crémone...)*

* La Région pour les transports interurbains routiers.

3a - Rôle ou implication de l'Etat central dans le transport régional

. du financement des transports par autocar et par fer aussi bien pour l'exploitation que pour les infrastructures ?

Depuis la loi de 1981, l'Etat verse aux Régions le Fond National des Transports. Les Régions reversent aux communes la part du FNT qui leur est affectée pour les services urbains. Les Régions distribuent le FNT aux entreprises de transport interurbain selon les critères qu'elles ont définis (compensation au coût standard par kilomètre).

Les transports ferroviaires sont de la compétence de l'Etat, qui intervient pour leur financement en complément des ressources issues du trafic. La contribution financière de l'Etat intervient désormais de manière planifiée, sous forme de contrat de plan entre l'Etat et les FS.

. de la décision de la consistance des réseaux, de leur gestion en termes d'horaires, de tarification, de cadencement ?

Pour le ferroviaire la consistance de l'offre est déterminée par les exploitants, dans le cadre du protocole d'accord qui les lie à l'Etat, puisque celui-ci intervient pour le financement. Dans le cas des FNM, la Région Lombardie, l'actionnaire majoritaire possède un pouvoir sur la consistance de l'offre. Si le déficit des FNM excédait la contribution de l'Etat, la Région pourrait intervenir en recapitalisant la société ou en intervenant pour gérer les investissements non pris en charge par l'Etat.

Une procédure de concertation a été instaurée entre Région et FS avec une conférence annuelle où la consistance du service est débattue.

Pour les transports interurbains routiers, la Région détermine la consistance de l'offre et concède l'exploitation des lignes.

Une procédure de concertation là aussi a été instaurée entre Région, provinces et exploitants avec une conférence annuelle où la consistance des services est débattue.

. de la réglementation du transport par autocar

La réglementation est de la compétence de l'Etat.

3b - Rôle ou implication de l'organe politique et administratif régional dans le transport régional au niveau:

. du financement des transports par autocar et ferroviaire aussi bien pour l'exploitation que pour les infrastructures

cf. ci-dessus

. de la décision de la consistance des réseaux, de leur gestion en termes d'horaires, de tarification, de cadencement

cf. ci-dessus

Précisons toutefois que la Région a délégué aux provinces l'organisation des lignes interurbaines, internes aux provinces.

. de la réglementation du transport par autocar

Aucun.

3c - Rôle ou implication des autorités locales en matière de transport régional au niveau :

. du financement des transports par autocar et ferroviaire aussi bien pour l'exploitation que pour les infrastructures

Aucun rôle, excepté pour des lignes intercommunales qui sont normalement de la compétence de la Région. Une commune périphérique d'une grande ville peut passer un accord avec cette dernière et son exploitant pour l'exploitation d'une ligne urbaine qui dépasserait le périmètre de la commune organisatrice.

Les transports scolaires sont également de la compétence des communes, qui en assurent le financement.

En Lombardie, les provinces ont eu à charge de programmer les services internes à leur bassin (leur territoire) après l'élaboration de plans de transport de bassin. A terme elles redistribueront la contribution régionale pour le fonctionnement des lignes de transport par route.

. de la décision de la consistance des réseaux, de leur gestion en terme d'horaire, de tarification, de cadencement

Les autorités locales sont consultées par la Région dans le cadre des "conférences annuelles" sur la consistance des services routiers régionaux.

Et cf. ci-dessus pour les lignes interurbaines internes à une province.

. de la réglementation du transport par autocar

Aucun rôle.

4 - Processus d'acquisition par les autorités organisatrices des transports régionaux de cette responsabilité (cadre législatif et réglementaire) ?

Le cadre législatif concernant les transport régionaux a été refondu en 1981 avec la loi 151/81. Les transports ferrés ne sont pas concernés par cette loi.

Le cadre législatif et réglementaire italien s'adapte assez rapidement aux directives européennes. Les chemins de fer devenus "SPA" (société anonyme) ont vu leurs activités éclater en divisions : Réseau gérant l'infrastructure, et Transport chargé de l'exploitation. De même la division exploitation des chemins de fer a divisé son activité en réseau national (trains intercity et eurocity) et réseau régional (autres trains locaux). La restructuration progressive des FS, tend vers une évolution législative qui devrait permettre à court terme la décentralisation (régionalisation) des transports ferroviaires.

La région Lombardie sera la première à mettre en oeuvre la régionalisation ferroviaire avec le projet SFR.

5 - Date d'acquisition de cette responsabilité ?

1981, cf. ci-dessus.

Une nouvelle étape sera franchie avec la réalisation du projet SFR en 1996.

6 - S'il y a plusieurs autorités organisatrices des transports régionaux agissant sur le même territoire, relations entre elles (forme et cadre de coopération et de complémentarité) ?

Ferroviaire : autorité = Etat

Routier : autorité = Région

Des conférences annuelles entre l'autorité organisatrice et les autres entités territoriales ont pour objectif de définir en concertation la structure de l'offre de service (ou de l'adapter).

En Lombardie, indépendamment du cadre législatif, la Région délègue largement aux provinces, l'organisation de leur réseau routier interne.

7 - Processus de décision concernant l'organisation des transports par autocar et ferroviaire au niveau régional :

. Mode de consultation des autorités locales

Les conférences annuelles (cf. ci-dessus).

. Base de prise des décisions

Cohérence du réseau et contrainte budgétaire.

8 - Modalités d'évaluation des besoins en termes de transport

. Exercices de modélisation

La Région dispose d'un outil de planification avec le *SIT (Sistema Informativo Territoriale)* qui utilise le progiciel de modélisation de trafic TRIPS.

. Etudes de rentabilité

Les études économiques d'exploitation de ligne ou de fragment du réseau sont menées en permanence par le service de planification des transports de la Région.

Par ailleurs, la Région a confié aux 9 provinces (en les assistant techniquement) la réalisation de plans de transport de bassin. Un bassin de transport correspond au territoire d'une province. Bien que cela ne fut pas exactement le cas à l'origine, il a été convenu de faire coïncider les bassins avec les entités administratives pour les impliquer dans l'élaboration des plans de transport.

9 - Logique sous-tendant l'organisation des transports

On constate une évolution de la logique de planification et l'organisation des transports en parallèle à celle de la mobilité. Durant les vingt dernières années la mobilité a considérablement évolué, suivant les mêmes tendances que celles observées en France : périurbanisation et allongement des déplacements, développement très fort de la mobilité en VP, malgré les mesures de protection prises dans les centres historiques des grandes villes depuis une dizaine d'années et malgré la prise de conscience générale des effets de l'automobile sur l'environnement (contrairement à la situation française). La perte de part de marché des transports publics et en valeur absolue de voyageurs, alors que le coût des transports croît davantage que l'inflation, constitue un problème majeur auquel sont confrontées les autorités organisatrices finançant le système de transport.

Par ailleurs, la structure des déplacements s'est modifiée, passant de migrations pendulaires vers Milan à un polycentrisme. Le réseau existant n'est plus adapté, l'offre entre les pôles régionaux (hors Milan) est souvent quantitativement et qualitativement médiocre, elle ne supporte pas la concurrence avec la VP. Il y a aujourd'hui nécessité d'organiser un système de transport lourd reliant les pôles régionaux (chefs-lieux de province et autres villes importantes de la conurbation milanaise). C'est ce constat qui a généré l'idée du "passante" et du futur réseau *SFR*, réseau polycentrique offrant des liaisons diamétrales traversant Milan ou des liaisons tangentielles contournant la capitale régionale.

10 - Déréglementation des transports et conséquences pour le transport régional de voyageurs

Il n'y a pas de mouvement de déréglementation, mais au contraire un besoin de structurer l'offre et de rationaliser la concurrence entre services routiers et ferroviaires.

Le partage entre entreprises publiques et entreprises privées a connu peu d'évolution depuis les années soixante. Dans les années cinquante et soixante de nombreuses entreprises privées se sont trouvées en difficulté, certaines ont fait faillite, d'autres sont devenues publiques, reprises par les communes. Depuis une dizaine d'années on assiste à une relative concentration des transporteurs privés (mais pas à la même échelle qu'en France). Le plus grand groupe national, *SITA*, est une filiale des *FS*. *SITA* n'opère pas en Lombardie mais est très présent en Toscane et en Venetie.

11 - Prise en compte de la problématique de l'aménagement et de développement du territoire dans la politique régionale des transports de voyageurs

Cf. ci-dessus § "logique d'organisation des transports" et projet de constitution du réseau SFR.

12 - Intégration entre les transports locaux, régionaux, nationaux et internationaux.

Cf. ci-dessus § "logique d'organisation des transports" et projet de réseau SFR.

A partir de 1996, avec la création du réseau *SFR* (*Servicio Ferroviario Regionale*) constitué par la fusion des activités régionales des *FS* et de la société *FNME* (issue des *FNM* pour l'exploitation du réseau) les réseaux seront intégrés. Parallèlement il y aura une intégration tarifaire entre le réseau régional *SFR* et le réseau urbain milanais *ATM*.

II/ LE FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

13 - Financement des infrastructures de transport régional

Infrastructure ferroviaire :

- pour les FS, l'Etat par l'intermédiaire de contrats avec le Ministère.
- pour les FNM, dans le cadre de lois spécifiques

Il y a toutefois une exception de taille avec le projet de passante à travers Milan (liaison ferroviaire souterraine reliant les lignes ferroviaires de Milan des FNM et des FS, d'est en ouest). Cet investissement très lourd (environ 60 milliards de liras) est financé selon les modalités suivantes :

- 1/3 FS, 1/3 Région Lombardie, 1/3 commune de Milan.

Pour le matériel de transport routier, la région consacre un fond à l'amélioration et la modernisation des véhicules dont le coût moyen est en augmentation (100 000 000 000 de liras, soit environ 320 MF). Il y existe aussi un fond régional de développement, qui procure des financements à dix ans sans intérêt.

15 - Financement des déficits d'exploitation ?

La Région intervient pour les transports routiers régionaux, dont la croissance des coûts est difficilement maîtrisable. Il y a désormais des grilles de coûts de référence intégrant différents paramètres, qui servent à encadrer le financement de l'exploitation.

En Lombardie, la Région étant le principal actionnaire de la société FNM exploitant le réseau ferré Nord milanais, participe à son financement en complément de la contribution de l'Etat. Cette participation est croissante compte tenu de la baisse de trafic des FNM.

16 - Participation des autorités organisatrices au financement de services spécifiques

Dans le cadre de lignes urbaines (de la compétence des communes) qui dépassent le périmètre d'une commune (et deviennent donc dans ce cas de la compétence de la Région), si la région ne prend pas en compte la ligne dans le réseau régional, elle peut autoriser la commune centre à étendre la ligne à une commune périphérique. Dans ce cas la commune centre peut passer un accord financier avec la commune périphérique, mais souvent le prolongement de la ligne vers un pôle périphérique important suffit à assurer l'équilibre financier de la ligne.

17 - Rentabilité des services

Il y a en Lombardie beaucoup de lignes rentables hors investissement (petit équilibre). Il y a dix ans, il n'y avait pas plus de cinq "branches mortes" générant la majeure part du déficit global, aujourd'hui la situation s'est aggravée. De nombreuses lignes sont devenues déficitaires. Il est vrai que le prix des transports publics pour l'utilisateur est très bas dans toute l'Italie. Le taux de couverture moyen en Lombardie, bien que parmi les plus élevés d'Italie, est inférieur à 40 %.

18 - Planification à moyen ou à long terme des investissements et des services (études de marché, calcul économique de rentabilité)

Cf. ci-dessus.

19 - Evolution prévisibles en matière de financement

Les résultats d'exploitation des entreprises de transport ne cessent de se dégrader, dans des proportions importantes. Ceci inquiète les responsables régionaux à la veille de la prise en charge financière du réseau ferré régional.

On envisage de générer de nouvelles ressources par le biais d'une surtaxe régionale sur les carburants.

III/ LE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

20 - Liens entre les autorités organisatrices et opérateurs de transports régionaux

La Région est le principal actionnaire des FNM, il deviendra celui de la future SFR gérant le réseau ferré constitué des FNM et des lignes FS régionales.

21 - Opérateurs ferroviaires et routiers

Ferroviaires : FS

FNM

Routiers : plus de 250 entreprises publiques et privées

22 - Responsabilité de l'information et de la promotion

. Pour le transport ferroviaire

Les exploitants

. Pour le transport par autocar

Les exploitants

Néanmoins la région édite un indicateur régional multimodal et semestriel, qui est décliné en guides de bassins de transport (équivalent au territoire des provinces). Les responsables régionaux avouent que ce guide connaît de grands problèmes de diffusion.

Le logo régional est désormais apposé sur les véhicules financés avec l'aide de la Région, il apparaîtra systématiquement sur le futur réseau SFR (matériel et documents).

23 - Responsabilité de l'aménagement et de l'équipement des points d'arrêts

. Pour le transport ferroviaire

Les exploitants

Il y a, à ce titre, une faille dans le projet SFR où ce problème n'est pas résolu.

24 - Responsabilité de l'exploitation des services

. Pour le transport ferroviaire

Les exploitants

. Pour le transport par autocar

Les exploitants

25 - Gestion de la concurrence entre opérateurs

. Pour le transport ferroviaire

Pas de problème

. Pour le transport par autocar

Des problèmes de concurrence apparaissent sur les relations les plus rentables, ce qui implique une autorité organisatrice forte qui détermine le rôle de chacun et définit les limites. L'autorité organisatrice souhaite que la libéralisation s'inscrive dans un contexte de planification régionale ferme, permettant de déterminer l'optimum économique entre les liaisons à assurer par fer ou par la route permettant de déterminer l'optimum économique entre les liaisons à assurer par fer ou par la route.

LES OPERATEURS : LES F.S.

1 - Nature juridique

FS SPA (Ferrovie dello Stato Società per azione), société anonyme dont le capital est détenu par l'Etat (Ministère du Trésor) dans son intégralité.

Les FS sont devenus société anonyme en 1989, alors qu'ils constituaient auparavant un service d'Etat dépendant directement du ministère des transports. L'idée de régionalisation des chemins de fer était sous-jacente à la transformation en SPA. Depuis il y a eu séparation entre la branche qui gère le réseau et celle chargée de l'exploitation. Cette dernière est également segmentée entre services longue distance (intercity, eurocity et express) et services régionaux. Les directions régionales de services locaux sont appelées à se transformer en sociétés anonymes locales pour chaque région. La Lombardie sera la première à mettre en oeuvre cette politique et à créer une société d'exploitation du réseau ferré régional : SFR, en 1996.

Service rencontré : Direction du transport local, chargée des relations avec les régions. Cette direction récemment créée a été localisée à Milan alors que le siège social des FS est à Rome, car la région Lombardie concentre à elle seule près du quart du trafic ferroviaire régional.

3 - Domaines d'activités

Transport ferroviaire interurbain, mais le passante et la société SFR (filiale commune des FS, FNM et de la Région Lombardie, dont les FS détiendront 50 % du capital) conféreront au réseau ferré régional une vocation urbaine à l'intérieur de Milan qui sera desservi par près d'une dizaine de stations.

Nota : FS SPA par l'intermédiaire du holding SOGIN détient la majorité du capital de SITA, groupe de transport interurbain routier. Les lignes ferroviaires transférées sur routes seront confiées de manière préférentielle à SITA.

4 - Type de contrat avec l'autorité organisatrice

Aucun actuellement avec les régions, mais contrat annuel entre l'Etat et FS SPA.

Dès 1996, les FS détiendront 50 % du capital de SFR, la future société qui exploitera le réseau régional ferroviaire de Lombardie.

L'Etat procédera au transfert financier concernant les transports ferrés à la Région, qui gèrera le réseau régional.

5 - Procédure de passation du contrat

La société qui gèrera le réseau SFR est contrôlée par la Région (50 % FS / 50 % Région Lombardie et FNM - FNM est déjà contrôlée majoritairement par la Région). Il n'y a pas de procédure de passation de marché.

6 - Compte d'exploitation par type de service

Il n'y a pas actuellement de compte d'exploitation par direction régionale de FS. En 1992, pour la première fois, les FS ont séparé les comptes d'exploitation des services nationaux et régionaux, mais en globalisant l'ensemble des services régionaux sur toute la péninsule. Dès 1995 les comptes des services régionaux devraient être individualisés par région.

Services FS	-1992-	Nationaux	Régionaux
Charges (milliards de Lires)		2 000	3 800
Recettes tarif (" " ")		1 800	1 200
Contribution d'Etat (" " ")		200	2 600
Taux de couverture		90 %	32 %

Les FS ont connus une mutation importante, en six ans leurs effectifs sont passés de 220 000 agents à 120 000.

La contractualisation par les régions s'amorce progressivement. Les FS ont passé des contrat avec :

- la Région du Val d'Aoste (petite région des Alpes avec une offre ferrée très limitée) ;
- la Région Lazio (contrat portant sur l'intégration tarifaire avec les transports urbains romains) ;
- la Province de Bolzano (intégration tarifaire)

Le projet SFR lombard entraînera un bond important dans le processus de contractualisation et de régionalisation des FS.

7 - Prise en compte des investissements

Pas de données*

8 - Importance de la sous-traitance

Les services sont assurés en totalité par les FS, exceptés les services transférés sur routes (très faibles en Lombardie).

9 - Coordination avec d'autres opérateurs

Il n'y a pas de coordination actuellement entre les services ferroviaires dont la compétence appartient à l'Etat et les services routiers de la compétence des régions, si ce n'est par l'intermédiaire des conférences annuelles entre autorités publiques. Le problème se pose aujourd'hui, par exemple entre Pavie et Milan, où la ligne ferrée est concurrencée par trois lignes routières.

ANNEXE VI : L'ECOSSE (Grande Bretagne)

LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DE L'ECOSSE

Région d'Ecosse	
Population (*1000)	5 102
Croissance pop. 1981-1990	-0,1
Superficie (*1000 km ²)	77
Densité (hab./km ²)	66
Agglomérations de	
. de 1 à 2 millions d'habitants	Glasgow
. de 100 000 à 500 000 hab.	Edinburgh, Aberdeen, Dundee,
Configuration urbaine	en réseau

ADMINISTRATION TERRITORIALE DE L'ECOSSE

Le pouvoir central est relayé, en Ecosse, par le Scottish Office qui administre directement dans tous les domaines sauf le Trésor, la Défense, les Affaires Etrangères et la Sécurité Sociale, qui sont directement du ressort de Londres.

Une réforme de l'administration territoriale de l'Ecosse est entrée en vigueur au 1/04/96. Actuellement, l'Ecosse est divisée en 9 régions, elles-mêmes décomposées en districts (2 niveaux).

La réforme prévoit un découpage en 32 unités (un niveau) qui sont :

- soit les régions actuelles dans les zones rurales,
- soit les districts actuels dans les zones les plus denses.

Sur le plan législatif, bien que l'Ecosse ne dispose pas d'un parlement, les lois votées à Londres doivent être transposées en droit écossais et peuvent donc porter des noms différents des lois nationales. Elles restent identiques dans leur esprit.

L'Ecosse ne constitue pas une région politique.

Le projet actuellement en discussion de découpage en 32 unités ne prévoit pas de changer cette situation.

LES AUTORITES ORGANISATRICES

THE SCOTTISH OFFICE

Entretien du 23/11/95

M. Mc QUEEN, Directeur du Département du Développement
M. WOOD, Conseiller économique au Département du Développement
M. CRAWFORD, Division du Transport et des Routes

**I - L'ORGANISATION DES TRANSPORTS
RÉGIONAUX DE VOYAGEURS**

1 - Définition du transport régional de voyageur

2 - Données statistiques sur l'offre et la demande de transport de voyageurs

Voir plaquette

3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

Le cadre législatif créé par la dérégulation (loi sur les transports de 1985) rend inopérante toute notion d'autorité organisatrice des transports, en principe.

Les responsabilités se répartissent comme suit :

- Gouvernement Central (Londres) :

.couvre le déficit de British Rail dont il reste propriétaire et dont ScotRail, principal exploitant ferroviaire régional, fait partie ;

.reste propriétaire de Railtrack, gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, responsable en tant que tel de l'établissement des horaires ;

(ces deux sociétés doivent en principe être privatisées).

.fournit le cadre législatif d'ensemble ;

.approuve les exploitants de transports par l'intermédiaire du Traffic Commissioner.

- Scottish Office (Edimbourg)

.participe au financement d'expériences pilotes et à certains programmes européens pour les transports publics (très marginal) ;

.planifie et finance le réseau routier principal ;

.possède un certain nombre d'aéroports et d'installations portuaires pour les ferries ;

.possède le principal opérateur de ferries régionaux, Caledonian Mac Brayne ;

.couvre le déficit d'une ligne aérienne régionale et des lignes de Caledonian Mac Brayne ;

.approuve les budgets des collectivités locales et fixe notamment le plafond des emprunts qu'il leur est permis de contracter ;

.répartit les "block grants" (équivalents à des dotations globales de financement) à ces collectivités.

- Collectivités locales

.planifient et financent l'infrastructure ;

.peuvent financer des lignes ou des services supplémentaires si les opérateurs ne le font pas d'eux-mêmes ;

.(une exception : la Lothian Region (agglomération d'Edimbourg) possède encore l'exploitant de bus antérieur à 1985 ; toutes les autres autres régies municipales de bus ont été privatisées) ;

.peuvent financer des réductions tarifaires pour les personnes âgées, les chômeurs... sur tous les modes ;

La Strathclyde Region (agglomération de Glasgow) possède et exploite le métro de Glasgow. Constituée en Passenger Transport Executive, elle peut compenser des déficits d'exploitation.

4 - Processus d'acquisition par les autorités organisatrices des transports régionaux de cette responsabilité (cadre législatif et réglementaire)

- lois sur les transports (1985) et sur les chemins de fer (1993).

6 - S'il y a plusieurs autorités organisatrices des transports régionaux agissant sur le même territoire, relations entre elles (forme et cadre de coopération et de complémentarité)

- pas de procédure établie mais il y a, ponctuellement, des négociations.

7 - Processus de décision concernant l'organisation des transports par autocar et ferroviaire au niveau régional

- le Scottish Office n'intervient qu'indirectement par le contrôle financier qu'il exerce. En théorie, il pourrait décider l'octroi de financements pour des investissements en faveur du transport par autocar ou par chemin de fer.

En pratique,

. par le passé, il a ainsi directement participé aux investissements ferroviaires des régions Strathclyde (agglomération de Glasgow) et Lothian pour la remise en service de lignes pour les voyageurs, la création de nouvelles stations et l'achat de matériel roulant ;

. pour le futur, une rationalisation des attributions de financements est en cours : 85 % des montants seront répartis par une formule, les 15 % restants financeront des projets d'exception. La politique sous-jacente est en cours d'élaboration, mais on connaît déjà les trois critères principaux pour évaluer les projets:

1° leur rentabilité d'après analyse coûts - bénéfice ;

2° la possibilité d'impliquer le secteur privé ;

3° une taille et des effets importants.

Parallèlement, le Ministère des Transports à Londres s'achemine vers une politique de dissuasion de l'usage de la voiture particulière ; il n'y a pas encore de position ferme sur la transposabilité de cette politique à l'Ecosse.

Cette question est l'une des plus fondamentales dans l'élaboration en cours d'un document de stratégie sectorielle par le Scottish Office.

9 - Logique sous tendant l'organisation des transports

Le transport des voyageurs est considéré sous un angle résolument commercial. Environ 85 % des véhicules/km effectués par les TC routiers dans toute l'Ecosse ne bénéficient d'aucune subvention.

10 - Déréglementation des transports et conséquences pour le transport régional de voyageurs

La déréglementation signifie que tout exploitant routier, une fois autorisé en tant qu'entreprise de transport, peut exploiter les services qu'il souhaite, au tarif qu'il souhaite. Il doit simplement informer les autorités 6 semaines avant toute modification.

Scot Rail est quant à lui à l'abri de la compétition pour les transports régionaux ferroviaires ; il restera l'exploitant unique. La seule compétition, marginale, vient des Intercity reliant Londres à l'Ecosse (deux autres exploitants) et qui chargent des passagers sur des parcours régionaux.

11 - Prise en compte de la problématique d'aménagement et de développement du territoire dans la politique régionale des transports de voyageurs

- La relation entre aménagement et politique des transports se fait au niveau des collectivités.

12 - Intégration entre les transports locaux, régionaux, nationaux et internationaux ?

- La coordination est entièrement à l'initiative des exploitants. En pratique, il n'y en a pas en dehors de l'établissement des horaires ferroviaires.

II - LE FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

13 - Financement des infrastructures de transport régional

Concernant la rentabilité des services il est intéressant de constater qu'après une période d'expérimentation, les opérateurs routiers semblent retrouver les lignes telles qu'elles existaient avant la déréglementation. Les services subventionnés concernent essentiellement la desserte des zones rurales ou peu denses, le ramassage scolaire, les services spéciaux pour les personnes à mobilité réduite, les services supplémentaires en soirée.

Tous les services ferroviaires sont déficitaires.

III - LE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

20 - Liens entre autorités organisatrices et opérateurs de transports régionaux

Les collectivités signent un contrat pour chaque attribution de subvention, après appel d'offres. A Glasgow, la Strathclyde PTE a un contrat avec ScotRail pour les transports sur son territoire (voir plus bas).

22 - Responsabilité de l'information et de la promotion

Les collectivités peuvent coordonner ou faire elles-mêmes la promotion des transports collectifs pour compléter l'action des exploitants. La situation est très variable.

23 - Responsabilité de l'aménagement et de l'équipement des points d'arrêts

Les arrêts sont du ressort des collectivités ; les gares appartiennent à Rail Track.

STRATHCLYDE PASSENGER TRANSPORT EXECUTIVE

Entretien du 24/11/95 avec M. DUNCAN, Directeur de la Planification et du Marketing

- La région comporte l'agglomération de Glasgow et des zones rurales, y compris des îles assez lointaines (4 h de ferry) ; le PTE recouvre l'agglomération de Glasgow.

Le PTE est pratiquement un service de la Région. Il dépendra ultérieurement d'une commission spéciale regroupant les 12 unités territoriales couvrant l'agglomération de Glasgow.

C'est l'une des 7 autorités créées dans les métropoles britanniques qui peuvent subventionner des services ferroviaires.

Bien qu'il s'apparente plutôt à une autorité urbaine, il joue un rôle très important dans le paysage des transports régionaux car 50 % du trafic en passagers-km de Scot Rail et la moitié des gares sont à l'intérieur de cette zone.

LOTHIAN REGIONAL COUNCIL (LRC)

Entretien du 24/11/95 avec M. BEGG, Conseiller régional responsable des transports et M. CHAMBERS, Responsable de la Planification des transports

La région couvre l'agglomération d'Edimbourg et des zones rurales.

Avec le Strathclyde PTE, le LRC est l'une des collectivités qui a, par le passé, financé le plus de nouvelles infrastructures ferroviaires. Mais au contraire du PTE, le LRC n'a pas la possibilité d'attribuer une subvention d'exploitation à ScotRail.

Jusqu'à présent, PTE et LRC avaient l'avantage de pouvoir coordonner les stratégies intermodales puisqu'elles avaient également la responsabilité des routes et du stationnement. Elles ne conservent ces responsabilités que partiellement, comme l'illustre le cas d'Edimbourg, qui s'est doté d'un ambitieux projet de réaménagement des routes radiales au profit de la création de couloirs bus (dont bénéficieraient également les autocars) ; le projet est bloqué par le Scottish Office qui doit autoriser toute restriction d'accès à la voirie publique.

Le financement de nouvelles stations et la réouverture aux passagers de lignes désaffectées a pu se faire dans les deux agglomérations par des financements intégralement locaux. A Glasgow, le PTE a financé seul, sauf la gare desservant l'aéroport, où le gestionnaire (privé) de l'aéroport a été associé. A Edimbourg, le LRC a financé seul, sauf la remise en service de la ligne de Bathgate qui a bénéficié d'appuis supplémentaires :

- . district dans le cadre de la lutte contre le chômage (zone de très fort chômage);
- . promoteurs ;
- . ville nouvelle de Livingstone compte tenu des répercussions attendues sur les prix du foncier.

En théorie, le nouveau paysage ferroviaire permettrait de continuer ce type de montage, avec comme interlocuteur supplémentaire RailTrack. Les incertitudes actuelles sur le fonctionnement de RailTrack ont en pratique stoppé net les projets. Par ailleurs, les collectivités ne souhaitent pas financer des équipements qui deviendraient ensuite propriété d'une entreprise privée, après la privatisation de RailTrack.

Le contrat entre le PTE et ScotRail comprend un cahier des charges et des clauses financières. Sur la base d'un budget révisé d'un commun accord tous les ans, PTE garantit un minimum de revenus. Scot Rail assume entièrement le volet coûts.

Comme pour l'infrastructure, la collectivité ne souhaite pas financer dans le futur du matériel roulant qui sera ensuite propriété des sociétés privées gestionnaires de matériel, alors que le PTE a financé par le passé le matériel roulant nécessaire.

LES OPERATEURS : SCOTRAIL

1 - Nature juridique

- ScotRail est une filiale de British Rail, entreprise publique.

2 - Opérateurs public/privé

- C'est un opérateur public, dont la privatisation est prévue. Il s'agit d'une des 25 entités d'exploitation ferroviaire issues de British Rail.

3 - Domaines d'activités

- La société ne fait que de l'exploitation, à l'exclusion de la gestion de l'infrastructure (confiée à RailTrack) et du matériel roulant (confiée à plusieurs sociétés spécialisées).

C'est un exploitant purement ferroviaire.

Tous les services sont entièrement sur le territoire écossais, sauf les trains de nuit pour Londres.

Il s'agit autant de transports urbains, ou métropolitains, que de transports interurbains.

4 - Type de contrat avec l'autorité organisatrice

- ScotRail ne possède de contrat d'exploitation qu'avec le Strathclyde PTE, qui lui garantit ses recettes pour les services compris dans le contrat, sur la base d'une estimation revue annuellement. ScotRail de son côté est entièrement responsable de ses coûts internes.

5 - Procédure de passation du contrat

- C'est un monopole de fait. D'une part, il n'y a pas d'autre exploitant capable de reprendre le réseau du PTE. Au niveau régional, et quelle que soit l'évolution de ScotRail, il n'est pas question de morceler son exploitation ; c'est bien cette entité qui continuera à gérer l'ensemble des services internes à l'Ecosse.

6 - Compte d'exploitation par type de service

- Un compte d'exploitation est établi par type de service suivant les méthodes en vigueur sur l'ensemble du réseau de British Rail. Tous les services sont déficitaires. ScotRail a tenu à souligner sa faible marge de manoeuvre financière, puisque plus de 60 % de ses coûts sont des redevances à RailTrack et aux compagnies de gestion du matériel roulant, suivant des contrats négociés directement par British Rail.

7 - Prise en compte des investissements

- ScotRail n'intervient plus financièrement dans les investissements en infrastructure et en matériel, depuis la création de RailTrack et des compagnies de gestion du matériel. Les investissements de ScotRail sont principalement dans le domaine des systèmes d'information des voyageurs et dans l'extension de parcs de stationnement à proximité des gares. Les amortissements correspondants sont intégrés dans les comptes de ScotRail et entrent dans le calcul des financements reçus par British Rail (qui répercute la subvention nationale) ou par le PTE sur son territoire.

Pour l'infrastructure, la situation actuelle est celle d'un coup d'arrêt à la réouverture de lignes et de stations, compte tenu de la réticence des collectivités devant l'évolution de RailTrack.

Pour le matériel roulant, seul le PTE est en mesure de financer des investissements, qui se retrouvent ensuite parmi les actifs des sociétés de gestion du matériel.

8 - Importance de la sous-traitance

- Il n'y a pour ainsi dire pas de sous-traitance, puisqu'aucun service ferroviaire n'est entièrement sous-traité.

9 - Coordination avec d'autres opérateurs

- La coordination avec d'autres opérateurs est essentiellement à l'initiative des exploitants. Elle est quasiment inexistante, sinon que RailTrack élabore les horaires ferroviaires sur son infrastructure et que, pour l'instant, tous les opérateurs ferroviaires présents sur le réseau sont encore affiliés à British Rail.

Il n'y a pas de coordination entre ScotRail et les exploitants de bus et d'autocars. La situation est plutôt celle d'une concurrence effrénée, y compris sur les grandes liaisons interurbaines régionales et interrégionales.

DOCUMENTATION DISPONIBLE

- The Way Ahead - Public passenger transport Annual Report (1994-95) - Lothian Regional Council - Planning
- 2000 Moving Forward - A Transport Strategy for Lothian - Lothian Regional Council
- Scottish Transport Statistics - 1992/93 - Government Statistical Office
- Strathclyde Passenger Transport Executive Fact Sheets
- Introducing Scot Rail et Scot Rail Factfile
- Plans et horaires divers
- Carte du réseau routier à long terme (Scottish Office)
 - Serving Scotland's Needs - Rapport annuel 1995 du Scottish Office (extraits)