

Forum de la DG TREN

Transports urbains

Rapport de Michel DESTOT, Maire de Grenoble, Député, Président du Groupement des Autorités Responsables de Transport

Si les collectivités locales et les Etats membres demeurent les principaux acteurs de l'élaboration d'un système européen de transports urbains durables, il est clair que l'intervention de l'échelon européen contribuerait à l'efficacité des initiatives territoriales. Le présent rapport prend acte des initiatives et actions politiques en cours au niveau de l'UE en matière de transport publics urbains durables. Toutefois, ces initiatives restent insuffisantes et d'autres actions en provenance de l'Europe seront nécessaires pour aboutir à un véritable système de transports publics urbains durables.

1- Politique actuelle de l'Union européenne en faveur des transports urbains

Avec plus de 80 % de la population de l'Europe vivant dans une zone urbaine, les transports intra et inter-cités croissent de manière constante, notamment en raison des déplacements des particuliers devenus de plus en plus complexes (liaisons domicile-travail, déplacements pour les enfants,...) couplés à la multimotorisation des foyers ainsi qu'à l'accroissement des vitesses. Ces phénomènes nécessitent que l'Europe et ses Etats membres agissent ensemble à la mise en œuvre de politiques efficaces de réduction des circulations automobiles.

Des décisions visant à l'émergence de solutions alternatives à la voiture particulière sont indispensables pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique, le bruit, la congestion automobile et accroître la sécurité de nos concitoyens. Or la spirale de sous-investissements dans les transports en commun n'est pas de bon augure.

Livre Blanc sur les transports

Le Livre Blanc sur les transports de 2001 proposait de maîtriser la croissance des transports grâce au rééquilibrage entre les modes et la recherche d'une plus grande efficacité de chacun d'entre eux. L'objectif était ainsi d'améliorer la qualité des transports et notamment la sécurité. Néanmoins les transports urbains étaient peu pris en compte dans ce Livre Blanc, et cela alors même que la Commission faisait le constat que la voiture particulière règne sans partage. Elle préconisait une limitation de la place de l'automobile en ville mais considérait que le transport urbain relève avant tout de la compétence des autorités nationales et locales, en vertu du principe de subsidiarité.

La récente communication de la Commission sur la révision à mi-parcours du Livre Blanc abandonne l'objectif de rééquilibrage modal, ce que nous regrettons.

Par contre, elle se fixe pour objectif de publier un Livre Vert sur le transport urbain en 2007 et nous espérons qu'elle s'appuiera sur ce rapport.

Elle reprend aussi la question de l'internalisation des coûts externes en annonçant l'élaboration, pour juin 2008, d'une méthode de calcul des coûts externes.

Les autres mesures prévues sont un plan d'action pour le fret, le développement de systèmes de transports intelligents et l'intermodalité. Nous tenons à souligner que, dans tous ces domaines, il faudra traiter les transports urbains comme les transports interurbains.

Règlement européen relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route

Le Forum a déjà eu l'occasion de se prononcer sur ce texte en mai 2005. Ce règlement, qui a pour objet de fixer un cadre communautaire pour les relations entre autorités organisatrices et opérateurs de transport, est attendu depuis longtemps, notamment pour mettre fin à l'insécurité juridique existante dans le secteur. L'ensemble des acteurs de la filière s'accordent en effet pour reconnaître l'existence, aujourd'hui, d'un réel marché européen des transports publics locaux et le besoin corrélatif d'harmoniser les règles relatives au fonctionnement et au financement public des réseaux même si, comme le Forum l'avait souligné l'an dernier, on peut regretter l'adoption d'une réglementation sectorielle en l'absence de toute intervention transversale sur les services d'intérêt général (SIG).

La Commission travaille à l'adoption de ce texte depuis près de 7 ans¹. Sa proposition initiale, rendue publique en juillet 2000, avait été accueillie froidement par plusieurs Etats membres. Dans la mesure où il obligeait les collectivités à recourir à une procédure de mise en concurrence pour le choix de son / ses prestataire(s), le texte revenait à refuser aux collectivités le libre choix de leur mode de gestion, corollaire de la libre administration des collectivités locales, et à nier la spécificité des entreprises détenues par les collectivités territoriales.

Fortement critiqué par le Parlement européen (plus de 500 amendements adoptés lors du vote en première lecture de novembre 2001²), la Commission est revenue partiellement sur son texte, reprenant à son compte plusieurs demandes des parlementaires. Elle a néanmoins persisté dans son refus de reconnaître, aux côtés de la procédure de gestion déléguée des services de transport, la gestion directe (autoproduction ou production du service par un opérateur interne).

Face à ce refus, le texte est resté bloqué au niveau du conseil, et ce pendant plusieurs présidences successives. Cette période a été marquée par un lobbying incessant de plusieurs acteurs, au premier rang desquels les collectivités locales autorités organisatrices de transport qui, intervenant au niveau communautaire à travers le CCRE³, ont eu à cœur de demander un texte plus souple et respectueux du principe de subsidiarité.

La situation a évolué au cours de l'année 2004, avec la préparation d'une nouvelle proposition de la Commission. L'exécutif communautaire a rendu publique une nouvelle version du texte

¹ Le texte aujourd'hui en vigueur date de 1969 et n'est plus adapté aux réalités du marché.

² Rappelons que le texte dont il s'agit fait l'objet d'une procédure d'adoption en co-décision, faisant intervenir au même titre le parlement européen et le conseil.

³ Organisation regroupant 47 associations nationales représentant des collectivités locales et régionales dans plus de 30 pays.

en juillet 2005⁴ qui, en marge du principe d'attribution de contrats de service public à l'issue d'une procédure de mise en concurrence, reconnaît la possibilité de **production du service public en interne (ou production in house)**. Cette possibilité est reconnue à deux niveaux : **auto-production** (production du service public directement par la collectivité) et attribution directe – c'est-à-dire sans mise en concurrence - de contrats de service public à un **opérateur interne**.

Au lendemain de la publication de ce nouveau texte, nombreux sont les acteurs qui se sont exprimés en se satisfaisant notamment de :

- l'approbation du choix de la Commission en faveur d'un dispositif souple, respectueux des principes de subsidiarité et de libre administration des collectivités locales ;
- l'approbation du choix de la Commission en faveur de la concurrence régulée pour légiférer sur le secteur des transports publics de voyageurs ;
- l'adoption d'un texte qui mettra fin à l'insécurité juridique qui régnait dans le secteur des transports publics de voyageurs.

Compte tenu de ces différents motifs de satisfaction, déjà exprimés précédemment par le Forum, c'est avec soulagement que les autorités organisatrices de transport ont appris que ce texte avait fait l'objet d'un accord politique en Conseil des Ministres Transport le 9 juin dernier.

Aspects transport de la stratégie thématique sur l'environnement urbain

L'Europe a maintes fois insisté sur la nécessité de réduire les gaz à effet de serre et sur les impacts de la pollution sur le changement climatique. Les Etats membres s'accordent à dire que les transports sont le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre.

La communication de la DG Environnement sur la Stratégie pour l'environnement urbain encourage les collectivités européennes à mettre en place des Plans de Transports Urbains Durables (PTUD). Ils sont des outils intéressants pour définir une stratégie de réduction des déplacements automobiles avec différentes mesures telles que celles favorisant le développement de l'usage des transports publics, de la bicyclette et de la marche, et aussi du covoiturage et de l'autopartage. Les rapports des experts avaient recommandé que la Commission impose l'élaboration de tels plans quand elle apporte un financement notamment dans le cadre des fonds structurels.

Transport et énergie

Consciente des risques que fait porter l'augmentation structurelle du prix du pétrole, l'Europe cherche à trouver des solutions alternatives en développant des solutions de production d'énergie qui préservent l'indépendance énergétique de l'Europe et soient plus respectueuses de l'environnement.

⁴ L'avis exprimé par le Forum, mentionné plus haut, portait sur l'avant-projet de nouveau règlement, qui a circulé officieusement pendant plusieurs mois avant sa publication officielle en juillet.

Les transports dépendent à 98% de l'offre pétrolière. De ce fait, il est regrettable que le dernier Livre Vert sur l'énergie semble occulter la question des transports car le report modal réduit les besoins énergétiques.

En matière de motorisation, les directives actuelles concernant notamment les émissions des voitures obligent les constructeurs à élaborer des véhicules émettant moins de 140 gCO₂/km, or on constate que cette obligation n'a pas été respectée et qu'en moyenne ils émettent en moyenne plus de 160 gCO₂/km. L'Europe doit rester ferme à ce niveau et éviter les négociations allant dans le sens des lobbies automobiles.

Les biocarburants, pris en compte dans la communication relative à la stratégie thématique développement durable, peuvent être un palliatif la raréfaction des ressources pétrolières et à l'augmentation de leur coût d'extraction et de production et permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins, la valorisation de l'exploitation du sol pour la production de biomasse afin de contribuer au remplacement progressif de l'énergie fossile doit se faire de manière conforme à un développement durable ou une agriculture biologique. Le sol ne doit pas être considéré comme une source d'énergie renouvelable car cela reviendrait à transférer un problème vers un autre, ce qui provoquerait un impact énergétique mais aussi sur l'alimentation et la gestion de l'eau. C'est pourquoi, il semblerait intéressant de développer plus intensément la production d'algues dans la production de biomasse qui a des rendements trente fois supérieurs à l'hectare (par rapport à la production de colza ou de tournesol).

Transports urbains et la stratégie européenne (Sommet européens de Lisbonne et Göteborg)

Les 23 et 24 mars 2000, et pour dix ans, le Conseil européen s'est fixé à Lisbonne un objectif des plus ambitieux : faire de l'Union l'économie de la connaissance la plus compétitive et la plus dynamique du monde, c'est-à-dire, rattraper le retard sur les Etats-Unis, et désormais la Chine, le Japon et les pays émergents, notamment sur le terrain des nouvelles technologies. La réalisation de cet objectif nécessite une stratégie globale.

La stratégie dite de Lisbonne comporte ainsi deux finalités et un moyen. La première finalité revient à préparer la transition vers une économie compétitive, dynamique, fondée sur la connaissance. La deuxième finalité consiste à moderniser le modèle social européen en investissant dans les ressources humaines et en créant un Etat social actif.

Le Conseil européen de Göteborg, les 15 et 16 juin 2001, corrige un oubli de taille du Conseil européen de Lisbonne : l'environnement. Ainsi la stratégie de Lisbonne que l'on devrait appeler stratégie de Lisbonne –Göteborg passe de deux finalités et un moyen à trois finalités et un moyen, la troisième finalité étant « une stratégie de développement durable ».

Les transports urbains s'inscrivent parfaitement dans cette stratégie de l'Union. Ils représentent une filière performante et compétitive avec des industriels de premier plan (Alstom, Siemens, Thales, ...), des sociétés exploitantes performantes (VEOLIA, ARRIVA, ...) et un modèle d'organisation (la concurrence régulée telle qu'énoncée dans le projet de règlement européen relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route). Les entreprises intervenant dans ce secteur exportent leurs produits et leur savoir-faire à travers le monde entier, sur la base de leurs réalisations en Europe.

De plus, les transports sont un enjeu essentiel de toute politique de développement durable, dans ses différents aspects économiques, sociaux et environnementaux.

Sur le plan économique, organiser la mobilité est indispensable pour la compétitivité économique de nos territoires. En effet, en Europe, nos agglomérations sont souvent de petite taille en comparaison avec celle des autres métropoles à l'échelle mondiale. Il est donc indispensable que nos territoires fonctionnent en réseau pour atteindre la taille critique. Seuls des réseaux de transport urbain et régional performants permettent un tel fonctionnement tout en préservant la qualité de la vie de nos agglomérations qui est le point fort de leur attractivité.

Sur le plan social, les collectivités, en Europe, offrent généralement aux voyageurs la possibilité de se déplacer à un coût supportable. Le développement du périurbain, lié à l'augmentation des prix du foncier dans les villes, complique néanmoins très sérieusement leur tâche car le transport collectif a besoin de densité. Les ménages qui habitent de plus en plus loin des villes où pourtant ils doivent se rendre presque quotidiennement ont des revenus modestes, généralement déjà grevés par le remboursement des emprunts qu'ils ont dû consentir pour se loger. Le coût d'utilisation d'une, mais le plus souvent de deux voitures particulières, pèse lourdement sur le budget de ces ménages, et pèsera de plus en plus lourd, du fait de l'augmentation inéluctable du coût du pétrole. A titre d'exemple, sur la base d'une étude menée en Ile-de-France (la région parisienne), les ménages installés en Seine et Marne, le département « le plus rural » de cette région, dépensent autant pour se déplacer (soit plus de 25 % de leur revenus) pour se déplacer que pour se loger.

Enfin, nous savons aussi que la circulation routière est source d'insécurité routière, de bruit et de pollution atmosphérique, qui ont des effets néfastes sur la santé de nos concitoyens.

Initiative CIVITAS

L'initiative CIVITAS, lancée en 2000 par la DG TREN, apporte son soutien à toutes les villes européennes soucieuses de s'engager dans des politiques de transports urbains durables, en leur donnant les moyens de mettre en œuvre et de tester des mesures technologiques et des politiques innovantes. 19 grandes villes européennes ont été sélectionnées en 2000 sous Civitas I, rejointes en 2004 par 17 villes de taille moyenne (Civitas II, 2005-2009). Ces villes, regroupées en partenariat dans le cadre de projets de démonstration pour une durée de quatre ans, mettent en œuvre une série de mesures à l'échelle locale, répondant aux huit priorités définies par l'UE en faveur de la mobilité urbaine. Le financement de l'UE pour les 36 villes s'élève à 100 millions d'euros sur un budget global de plus de 300 millions d'euros.

Civitas insiste notamment sur l'élaboration de plans stratégiques intégrés aux transports, avec l'implication de tous les acteurs locaux concernés, publics comme privés, afin de répondre au mieux aux besoins locaux.

La reproductibilité des actions dans d'autres villes européennes ainsi que l'échange de techniques et de savoir-faire font également parties intégrantes des priorités de Civitas. A ce titre, le Forum Civitas, réunissant une fois par an élus politiques locaux et techniciens, constitue un lieu d'échange et de contacts. Il s'adresse à toutes les villes européennes, désireuses d'apprendre et de partager des informations dans le domaine des transports urbains propres en participant aux activités de réseau ou d'expérimentation menées en Europe. C'est

l'occasion de comparer leurs propres politiques de transport avec celles d'autres villes, en particulier avec celles des villes Civitas en tirant partie des évaluations Civitas. Les villes membres sont de plus informées des futures possibilités de financement par l'UE, une connaissance des programmes et des financements européens qui fait souvent défaut aux collectivités locales en France. C'est d'autant plus vrai pour les villes moyennes qui n'ont pas toujours les ressources nécessaires, tant d'un point de vue financier que humain.

L'initiative Civitas paraît bien appropriée pour servir de base à l'élaboration de la future politique européenne en matière de transport urbain.

2- Propositions

Il convient de garder deux problématiques à l'esprit lorsqu'on examine le rôle potentiel de l'Union européenne en termes de promotion des transports urbains durables. Il s'agit d'une part du principe de subsidiarité, qui implique pour l'Union de laisser dans toute la mesure du possible le soin aux niveaux de pouvoir territorial les plus proches du citoyen le soin de traiter des questions qui sont réglées au mieux à ces niveaux. Mais d'autre part, l'Union européenne doit aussi veiller à ne pas prendre prétexte du principe de subsidiarité pour ne pas agir en soutien d'une mobilité urbaine durable. L'intervention communautaire dans le domaine des transports urbains durables devrait se fonder sur une vision claire à long terme en la matière.

Les propositions formulées visent à ce que l'intervention de l'Union européenne apporte une valeur ajoutée aux initiatives des collectivités locales.

Politiques financières

L'Union européenne devrait éviter de se concentrer exclusivement sur la problématique du transport à grande distance et devrait accorder une attention accrue aux transports locaux, d'autant que 80 % des citoyens européens sont citadins.

A ce jour l'Union Européenne s'est trop souvent limitée à la diffusion des bonnes pratiques en matière de transports collectifs urbains et périurbains sans étudier plus en avant les modes de financement pérennes d'une offre de transport alternatives à la voiture particulière. Il est pourtant nécessaire que la Commission Européenne se positionne sur cette question et élabore des solutions concrètes.

L'Union européenne peut contribuer à un meilleur ciblage des moyens financiers au niveau urbain en :

- exploitant les Fonds structurels pour lancer des projets en matière de transport urbains ;
- tenant compte des interfaces entre transports urbains et réseaux transeuropéens de transports au niveau des villes.

La BEI (Banque Européenne d'Investissement) assure le financement de la modernisation des transports urbains (principalement dans les pays de l'Est aujourd'hui). Elle propose une batterie de prêts adaptés à la taille des projets pour lesquels elle joue un rôle de source complémentaire de financement. Les plus grosses infrastructures sont directement prises en

charge alors que les plus petits projets sont financés par délégation à des organismes bancaires nationaux. Les avantages pour les emprunteurs sont importants : taux d'intérêt réduit, durée de long terme (25 à 40 ans) et surtout label BEI, qui peut jouer un rôle de catalyseur. La BEI a notablement contribué au renouveau du tramway dans toute l'Europe. Elle soutient également des programmes de recherche et d'innovation (motorisation, carburations, matériels roulants) qui ont une incidence sur la modernisation, la sécurité, l'attractivité des transports collectifs. Son intervention dans les projets de transports urbains doit être conforté et développé afin d'éviter un accroissement des retards d'investissements.

Projet de règlement européen relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route

Le texte sur lequel un accord politique a pu être obtenu en Conseil des Ministres le 9 juin dernier recueille l'assentiment des autorités organisatrices de transport, qui se félicitent notamment de :

- 1). **confirme la reconnaissance du libre choix des autorités organisatrices dans la gestion de leurs réseaux de transport** à travers la possibilité donnée aux collectivités locales d'autoproduire leurs services ou d'attribuer directement leurs services à un opérateur interne (article 5.2).
- 2). **assouplit l'obligation de cantonnement géographique de l'opérateur interne** à travers la possibilité pour celui-ci d'exploiter des lignes se prolongeant sur le territoire d'une autorité compétente voisine – « lignes sortantes » (article 5.2.b) (point qui avait été tout particulièrement souligné par le Forum dans son avis de mai 2005).
- 3). **ouvre la possibilité d'allonger la durée des contrats prévoyant des investissements importants** au-delà des durées légales de 10 ans pour le bus et 15 ans pour le rail, et ce sans terme fixé, sous réserve qu'ils soient attribués après mise en concurrence et transmis à la Commission européenne (article 4.6).
- 4). **apporte des éclaircissements sur l'articulation entre l'application du règlement et celle des directives relatives aux marchés publics**, ces dernières s'appliquant à la passation des seuls contrats qui ne revêtent pas la forme de concessions, les marchés publics, eux, étant régis pour leur passation aux seules directives (articles 5.1 et 8.1).
- 5). **prévoit l'allongement de la période de transition** à 12 ans après l'entrée en vigueur du règlement, elle-même prévue 3 ans après sa publication - soit 15 ans au total – ce qui permettra aux différents acteurs de s'adapter progressivement à la nouvelle donne (articles 8.2 et 12).
- 6). **met en cohérence de la possibilité d'attribution directe des contrats de transport ferroviaire** à travers l'abandon de la définition stricte du transport ferroviaire régional qui excluait les dessertes urbaines et suburbaines (article 5.6).

Des réserves peuvent être formulées sur :

- 1). **L'obligation pour l'autorité ayant fait le choix d'une attribution directe à un opérateur interne de motiver sa décision** à la demande de toute partie intéressée, revenant à faire du libre choix un libre choix « surveillé » (article 7.4).
- 2). **La limitation de la possibilité d'allongement des contrats prévoyant des investissements importants aux seuls contrats attribués après mise en concurrence**, excluant de ce fait cette souplesse aux réseaux exploités en régie (article 4.6).
- 3). **L'obligation pour la collectivité de transmettre à la Commission tout élément justifiant l'allongement de la durée de son contrat en cas d'investissements importants**, et ce dans l'année suivant la conclusion du contrat (article 4.6).

Pour le reste :

- 1). **L'obligation pour la collectivité de prendre une délibération formelle en faveur de la mise en concurrence prochaine de son réseau pour permettre à son opérateur interne de participer à des appels d'offres durant les deux ans précédant la fin de son contrat sera délicate à mettre en œuvre** : le choix d'une collectivité sur le mode de gestion peut en effet évoluer aux cours des deux années précédant la remise en concurrence de son réseau (article 5.2.c).
- 2). **L'obligation pour la collectivité de rendre publiques les informations relatives aux contrats de transport ferroviaire qui auront été attribués directement fait peser sur les autorités organisatrices une obligation supplémentaire**, qui s'ajoute aux autres obligations de publicité prévues par ailleurs dans le règlement (article 7.3).
- 3). **L'élévation des seuils en deçà desquels une attribution directe est possible au profit d'une PME (entreprise de moins de 20 véhicules) n'aura, a priori, que de faibles implications dans des Etats membres où opèrent des grands groupes comme la France** mais en aura d'importantes en Allemagne, où la présence des PME est importante, risquant de ce fait de fermer une partie du marché allemand aux opérateurs européens (article 5.4).
- 4). **La précision selon laquelle un groupement d'autorités ne pourra attribuer directement un contrat à un opérateur interne que si ce groupement a en charge l'organisation d'un réseau intégré nous semble pertinente**, évitant ainsi des regroupements de circonstance et des attributions directes « sauvages » (article 5.2).

Ce texte traduisant à nos yeux le meilleur équilibre possible entre exigence de transparence et de saine concurrence d'une part et respect de la libre administration des collectivités d'autre part, nous souhaitons qu'il puisse être adopté en deuxième lecture par le Parlement européen d'ici la fin de l'année ou en début d'année 2007.

Plans de transports urbains durables

Les Plans de transports urbains durables sont susceptibles de contribuer à l'émergence de transports urbains durables. L'Union européenne devrait agir en soutien des Plans locaux de transports urbains durables. Elle devrait fournir un cadre de rédaction de ces plans, c'est-à-dire une vision locale des transports urbains durables qui en décline les objectifs, indicateurs et mesures politiques. Ces plans devraient stimuler l'intégration de l'aménagement du territoire et des infrastructures de transport. L'Union européenne pourrait :

- conditionner l'octroi de fonds européens à l'élaboration d'un tel plan à l'échelon local (dans le droit fil des recommandations sur les financements européens) ;
- fournir des orientations quant à la structure de ces plans et diffuser les connaissances en matières de bonnes pratiques ;
- suggérer aux gouvernements nationaux d'imposer l'élaboration de ces plans aux métropoles.

Péage de congestion dans les aires métropolitaines

Les péages urbains se développent dans les grandes métropoles européennes : Londres, Stockholm, Rome. L'objectif recherché d'une tarification de l'usage de la voirie par les véhicules automobiles relève souvent de la lutte contre la congestion routière et les nuisances environnementales qui en découlent et de l'amélioration de la qualité de vie des résidents. La mesure est d'autant plus efficace et mieux acceptée que les fonds collectés sont utilisés pour renforcer l'offre de transports collectifs pour garantir l'accès aux aménités urbaines.

Il faut néanmoins rester prudent sur :

- la ressource financière générée par ces péages, elle est d'autant moins importante que le dispositif est un succès. Ce fut le cas à Londres, la réduction de trafic à l'intérieur de la zone à péage a été supérieure à la prévision, réduisant d'autant la recette ;
- l'impact sur la fréquentation des transports collectifs qui nécessite la mise en œuvre de moyens supplémentaires, grevant ainsi les budgets des collectivités locales et le risque d'effet contraire à celui recherché sur la fréquentation, si l'offre de transports publics n'est pas suffisamment renforcée.

Le péage urbain reste avant tout un instrument politique pour orienter les comportements vers des modes de déplacements plus soutenables.

Les expériences existantes présentent d'autant plus d'intérêt qu'elles ont fait l'objet d'une concertation préalable et d'une acceptation par les citoyens et qu'à Londres, la mise en place du péage urbain n'a pas nuit à la popularité de son instigateur.

Il serait donc intéressant que l'Union européenne évalue objectivement les avantages, les inconvénients et la comparabilité de ces politiques de façon à produire régulièrement des recueils de bonnes pratiques afin de promouvoir les solutions techniques qui fonctionnent.

Normalisation

La normalisation est un outil puissant susceptible de rendre les systèmes de transports plus sûrs, plus performants et d'en optimiser l'exploitation ou la production. Elle permet d'améliorer l'efficacité technique et économique, la fiabilité, l'interopérabilité, la compatibilité des éléments constitutifs des systèmes de transports. La normalisation européenne est voulue par l'Union comme un outil complémentaire des politiques européennes, visant à mieux légiférer et à simplifier la législation, à renforcer la compétitivité des entreprises, à favoriser l'élimination des obstacles au commerce international.

La normalisation européenne s'effectue majoritairement au sein du Comité Européen de Normalisation (CEN) qui comporte environ 230 comités techniques, se déclinant eux-mêmes en de nombreux groupes de travail. Si ces normes revêtent généralement un caractère facultatif et volontariste, les entreprises ont cependant intérêt à les prendre en compte pour rester compétitives. De plus, les normes peuvent constituer des références essentielles ou devenir la finalité de directives et de textes plus contraignants, notamment dans le domaine des transports, et particulièrement dans le domaine ferroviaire (STI , Spécifications Techniques d'Interopérabilité). Par ailleurs, la normalisation européenne est directement en prise sur les standardisations et normalisation de niveau mondial, un aspect qui impacte notamment tous les acheteurs potentiels de systèmes de transport, d'information multimodale, de billettique...

L'Union Européenne fait elle-même le constat que toutes les parties intéressées ne participent pas à l'élaboration des normes. Les collectivités territoriales en particulier, comptables de l'argent public, ne disposent pas nécessairement des moyens de pression dont les industriels disposent pour faire valoir leur point de vue dans les innombrables groupes de travail correspondant à la normalisation. Dans ce domaine en particulier, le rapport de force n'est pas favorable aux collectivités, alors qu'elles sont largement concernées. Le dispositif complexe de la normalisation devrait permettre une plus grande transparence et faciliter la participation aux travaux et décisions des acheteurs potentiels, que sont notamment les collectivités ou les opérateurs. Il serait souhaitable que leur soit reconnu un droit de regard plus systématique et que le CEN facilite leur participation à l'élaboration de normes qui concernent des matériels et des systèmes dont elles financeront l'acquisition, l'exploitation, la maintenance, le renouvellement, a fortiori si ces normes sont susceptibles de devenir des directives à plus ou moins long terme. Les spécificités des modes d'organisation entre autorités organisatrices et opérateurs peuvent également avoir des incidences que les préoccupations des industriels ne prendront pas en compte.

Les travaux de normalisation doivent être menés en tenant compte des finalités de développement durable. La normalisation, en tant qu'outil consensuel d'une approche systémique devrait répondre à des principes plus clairement affirmés vis-à-vis du recours aux technologies ou aux process plus favorables à la lutte contre l'effet de serre, moins énergétivores, moins coûteux dans leur mise en œuvre, tout en favorisant le recours à des systèmes de transports collectifs efficaces, attractifs, performants, accessibles à tous. Il devrait être également envisagé de développer des convergences normatives, comme on le fait dans le domaine de l'accessibilité, dans la relation urbanisme-mobilité.

Sensibilisation aux transports urbains durables

Sur le long terme, les campagnes d'information et d'éducation constituent des instruments performants lorsqu'il s'agit de faire évoluer les comportements des citoyens. L'Union européenne devrait poursuivre ses efforts dans ce domaine, voire les intensifier en affectant des montants supplémentaires à l'accompagnement des campagnes européennes d'information et d'éducation. Les recommandations ci-dessous sont quant à elles plus spécifiques:

- l'Union européenne devrait élargir et intensifier les *Campagnes européennes* menées pour favoriser l'utilisation des transports publics et des moyens de transport non motorisés ;
- l'Union européenne devrait envisager des approches alternatives, telles que le marketing personnalisé ;
- l'Union européenne devrait faire l'éloge des régions qui obtiennent de bons résultats en matière de transports urbains durables et les récompenser par des prix ;
- l'Union européenne devrait définir un étalon de la durabilité des systèmes de transports à l'aune duquel chaque ville serait jugée à partir d'indicateurs comparables concernant les systèmes de transport urbains.

Améliorer les connaissances sur les transports urbains

Les pays d'Europe sont confrontés aux problèmes de congestion et de nuisances environnementales liées au transport routier, et à la nécessité de répondre aux désirs des citoyens en matière de qualité de vie et aux obligations de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour respecter les engagements du protocole de Kyoto.

Le développement de l'utilisation des transports publics, notamment des transports urbains, et des modes non motorisés représente une des solutions pour résoudre ces problèmes.

La définition d'une politique européenne de promotion des transports publics et des modes non motorisés nécessite d'en connaître et d'en comprendre le fonctionnement afin de proposer des mesures efficaces. Or les connaissances, au niveau européen, des réseaux de transports collectifs urbains, en termes d'offre, de fréquentation, d'organisation et de financement sont parcellaires. Il en est de même pour les modes non motorisés.

La base de données EUROSTAT, au demeurant d'une grande richesse, souffre cruellement du manque, voire de l'absence, de données nationales sur le secteur des transports publics et les modes non motorisés.

Les enjeux sont ainsi très mal connus, notamment en terme d'emplois et de besoin de financement, alors que parallèlement la plupart des gouvernements réduisent leur apport financier.

La mise en place d'un recueil statistique annuel sur les transports collectifs, urbains et non urbains, et les modes non motorisés des Etats-membres de l'Union Européenne apparaît donc aujourd'hui indispensable. Ce recueil devrait au minimum porter sur les données relatives aux caractéristiques des réseaux, à la fréquentation et à la part modale des transports collectifs, des modes non motorisés et de la voiture individuelle, à l'organisation et au financement de l'exploitation et de l'investissement, et enfin aux emplois directs et indirects du secteur.

Il conviendrait aussi de définir des indicateurs permettant notamment de faire le lien entre l'utilisation des différents modes (transport public, vélo, marche, voiture individuelle) et la consommation d'énergie.

Recherche

➤ 7^{ème} PCRD

Le financement de recherches et d'innovations susceptibles de répondre aux critères des PCRD, est également un moyen pour l'UE d'intervenir dans le champ des transports. Mais il faut constater que les transports urbains n'ont pas constitué une priorité majeure pour le 6^{ème} PCRD. Il serait souhaitable qu'il en aille différemment pour le 7^{ème} PCRD. A l'heure actuelle, les principales thématiques (9) ont été déterminées suite à une consultation close le 31 décembre 2004 : elles ne constituent malheureusement pas une rupture avec le 6^{ème} PCRD.

Nous préconisons donc la création d'une plate-forme "Mobilité Urbaine" à l'instar des plateformes type ERRAC pour le transport ferré ou ERJRAC pour le transport routier de marchandises. Elle devrait être orientée avec l'objectif de développer une Mobilité Durable en Europe, comprenant :

- l'accès à la mobilité pour tous,
- la diminution de la dépendance au pétrole et la maîtrise des consommations d'énergie pour les transports de la vie quotidienne
- la diminution des émissions de gaz à effet de serre afin de prévenir le changement climatique.

Cette plate-forme pourrait travailler sur :

- La maîtrise de l'énergie, des émissions de polluants et de gaz à effets de serre au travers de :
 - ✓ Travail structuré avec les industriels sur l'ensemble des filières techniques (exemple : il ne suffit pas de préconiser l'usage du GNV, il faut aussi développer les moteurs compatibles).
 - ✓ Prise en compte de l'utilisation concrète des matériels notamment par les conducteurs pour réduire les consommations.
- Le renouveau du bus (suite au programme "Bus du Futur") : le succès de l'utilisation des autobus en Amérique latine (Curitiba, Bogota), mais aussi en Amérique du Nord (Bus Rapid Transit) montre le potentiel de ce mode. Il convient donc de développer la recherche pour disposer de véhicules permettant leur utilisation optimale.
 - ✓ Développement d'une chaîne de traction *hybride parallèle*, permettant par récupération d'énergie de réduire de 30 à 35% la consommation d'énergie et les émissions de CO2. Les éléments constitutifs (machine électrique, batteries, supercapacités..) pourraient, si leur mutualisation au niveau européen était concevable, bénéficier de l'effet de volume et donc de coûts nettement abaissés
 - ✓ Engagement d'un programme innovation produit portant sur tous les autres éléments (bruit, confort, accessibilité, protocoles de communication, sécurité, guidage, optimisation des accessoires et de la climatisation...), dont les contours devraient être positionnés, avec les constructeurs, pour clairement cerner les zones « compétitives »...

- ✓ Lancement d'un « plan énergie » définissant une politique européenne d'utilisation des carburants de substitution (esters méthyliques d'huiles végétales, produits issus de la biomasse) et de promotion du gaz naturel carburant, avec pour objectif de rendre le transport public exemplaire au double plan de la diminution de la dépendance énergétique et du partage des énergies disponibles. La mise en œuvre de ce plan suppose un cadrage stratégique, une aide aux travaux de recherche, une vision réglementaire partagée et des mesures fortes d'incitation. Il est possible, sous 10 ou 15 ans, de parvenir à un partage globalement en trois tiers entre gazole, renouvelables, gaz naturel
- ✓ Incitation au développement du concept BRT ou BHNS, outil puissant et attractif du transport public Bus, alliant :
 - Services au client (accueil, confort, information, accessibilité)
 - Qualité de l'offre (fréquence, capacité, vitesse commerciale, régularité, prédictivité)
 - Insertion (interaction urbaine, traitement des stations, intermodalité)
 - Identité (véhicules dédiés, image, personnalisation)

Ce développement suppose l'accompagnement de la mise en œuvre (notamment à travers des sites pilotes) et le soutien à la recherche associée

- Favoriser le transfert modal par une "régulation" autour des dispositifs de :
 - ✓ stationnement, péage, limitation de voiries, etc.
 - ✓ et l'amélioration de l'attractivité des transports collectifs.

➤ Conforter et développer le programme CIVITAS de la DG TREN

Cela pourrait se traduire par un grand programme : " Civitas Environnemental " qui préfigure l'arrivée des projets domestiques.

L'idée est de disposer de villes travaillant sur la maîtrise combinée "mobilité et énergie" par différentes voies et de les comparer entre elles sur des périodes longues d'au moins 5 ans et de pouvoir fixer des objectifs qualitatif et quantitatif des réductions d'émissions GES et polluants.

Ces projets domestiques s'inscrivent dans la logique de programmes de développement issus de Kyoto (MDP ...) Ils complètent les plans de mobilité durable et plans de mobilité des entreprises mais il faut aller plus loin dans les objectifs et dans leur réalisation concrète.

ANNEXE

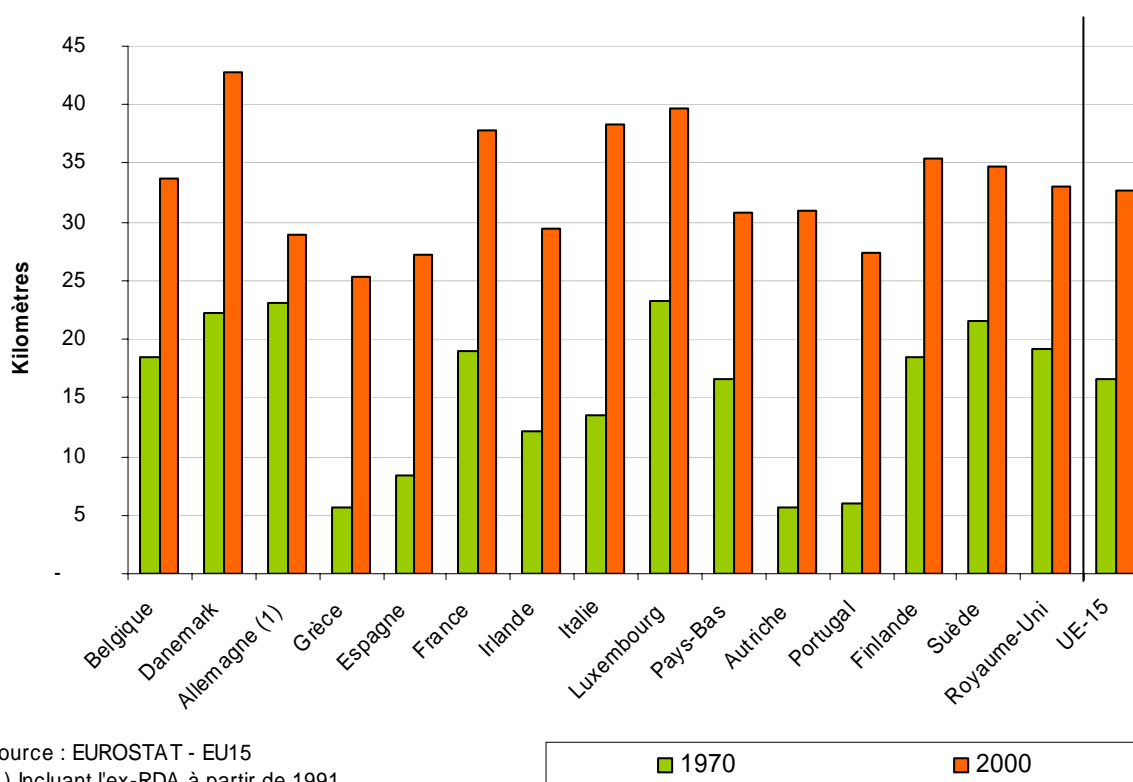
Etat des lieux sur les transports publics dans les différents pays de l'Union européenne

Evolution des transports intérieurs de voyageurs entre 1970 et 2000

Les tendances observées au sein des pays de l'Union Européenne⁵ au cours des trente dernières années montrent un accroissement global de la mobilité des personnes, quel que soit le pays, et plus particulièrement un développement important de l'offre et de l'usage des transports routiers.

Entre 1970 et 2000, les déplacements augmentent constamment : la mobilité des personnes est passée en Europe de 17 à 33 kilomètres par personne et par jour.

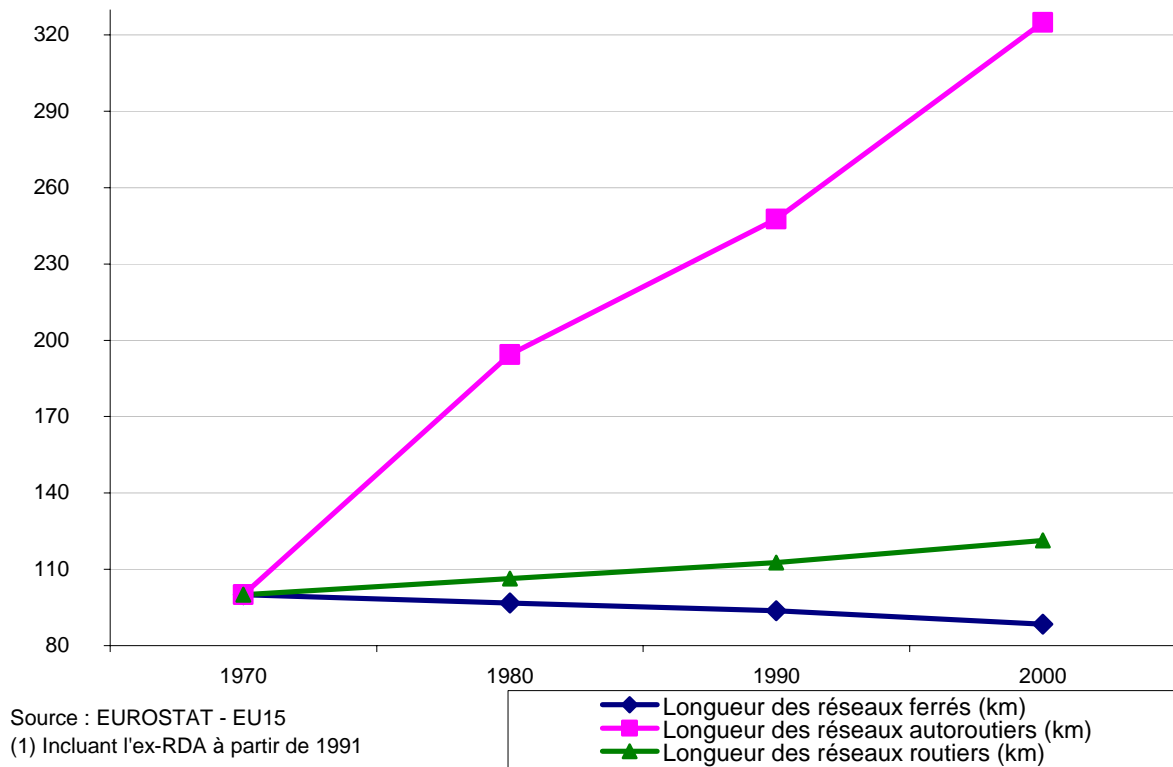
Evolution de la mobilité entre 1970 et 2000 (km par personne et par jour)



Corrélativement, pendant la même période, les réseaux de transports routiers se sont fortement développés. Bien que les autoroutes ne représentent qu'une petite partie du réseau routier, le réseau autoroutier a plus que triplé. De son côté, le réseau routier hors autoroutes a augmenté de 22%. Et dans le même temps, le réseau ferré s'est réduit de 12%. Tous les pays ont enregistré une réduction de leur réseau ferré à l'exception du Danemark, pays dans lequel les kilomètres se sont accrus de 18%.

⁵ Les données du document concernent les pays de l'Union Européenne à l'exclusion de ceux ayant fait l'objet de la dernière vague d'élargissement, soit 15 Etats-membres.

Evolution des réseaux de transport intérieur entre 1970 et 2000
Indice base 100 en 1970



En 2000, la densité des réseaux au niveau européen est de 47 kilomètres de voies ferrées pour 1000 km² et de 1024 kilomètres de routes pour 100 km². Cette donnée moyenne sur 15 Etats-membres ne reflète pas les caractéristiques propres à chacun d'eux (densité de population, géographie...).

La Belgique, l'Allemagne et le Luxembourg possèdent les réseaux ferrés les plus denses (plus de 100km / 1000 km²) alors que la Grèce et la Finlande ont une densité de leur réseau ferroviaire inférieure à 20 km / 1000 km².

Le taux d'équipement des européens en voitures particulières, nombre de véhicules pour 1000 habitants, a augmenté au même rythme que le réseau routier, soit de 22% entre 1970 et 2000. Bien que le taux d'équipement en Grèce se maintienne à un niveau inférieur à la moyenne de l'ensemble des Etats-membres, il a pourtant augmenté de 71% en trente ans.

Parc de voitures particulières pour 1000 habitants			
	1990	2000	Croissance
Belgique	388	456	18%
Danemark	309	347	12%
Allemagne (1)	485	532	10%
Grèce	171	293	71%
Espagne	309	437	41%
France	415	476	15%
Irlande	227	347	53%
Italie	483	564	17%
Luxembourg	503	626	24%
Pays-Bas	368	411	12%
Autriche	387	511	32%
Portugal (2)	187	514	non significatif
Finlande	389	412	6%
Suède	421	451	7%
Royaume-Uni	375	420	12%
UE-15	393	478	22%

(1) Incluant l'ex-RDA à partir de 1991

(2) Rupture de série en 1995

Source : EUROSTAT

La part de marché de la voiture particulière dans les modes de transports intérieurs se situe ainsi à un niveau élevé en 2000 : 84,5%. C'est en Grèce que cette part modale est la plus faible, à 76,5%, avec une part des transports en autobus et autocars relativement élevée en Grèce à 21,6% alors que la moyenne de l'UE-15 est de 8,9%. La part de marché de la voiture la plus élevée, à 88%, est recensée au Royaume-Uni.

Transports intérieurs (millions de voyageurs-kilomètres) – UE 15					
	1970	1980	1990	2000	2000 / 1970
Voitures particulières	1 588	2 294	3 196	3 779	+138%
Bus et Cars	271	350	370	413	+53%
Rail	217	253	271	305	+41%

Source : EUROSTAT

Au niveau de l'UE-15, le transport en voiture particulière s'est accru de 138% entre 1970 et 2000, porté par une dynamique d'équipement des ménages et de développement des réseaux.

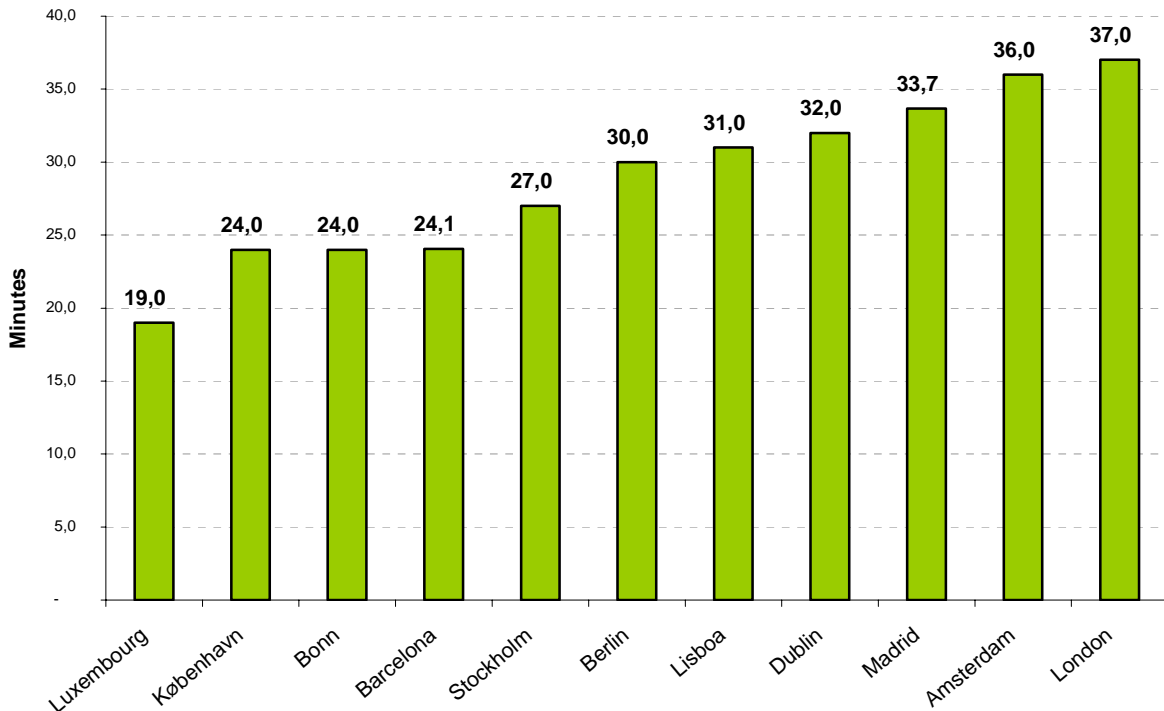
Les transports urbains

Avertissement : étant donnée l'absence d'informations agrégées au niveau national pour chaque Etat-membre, l'état des lieux sur l'organisation et le financement des transports urbains présenté ci-après n'est pas exhaustif et est principalement issu des travaux réalisés par l'EMTA⁶ en 2001 et 2002.

80 % des Européens vivent en ville et 30 % des kilomètres sont réalisés dans des zones urbaines.

⁶ European Metropolitan Transport Authorities

Temps de transport moyen pour un trajet domicile travail en 2001



Source :

En 2001, la durée moyenne d'un trajet domicile travail, tous modes confondus, est de 29 minutes sur l'échantillon de villes pour lesquelles l'information est disponible. Mais cette durée est très variable d'une ville à une autre, de 19 minutes à Luxembourg à 37 minutes à Londres, car elle dépend notamment de la densité urbaine et du niveau de congestion dans l'agglomération.

La compétitivité des transports collectifs urbains dépend de plusieurs facteurs : taux de motorisation des ménages, coût relatif du transport collectif par rapport au transport routier, niveau et qualité de l'offre, en volume, en fréquence mais aussi en temps de transports.

Description des réseaux

En 2002, l'EMTA a réalisé une enquête spécifique auprès de 21 aires métropolitaines dont les résultats sont présentés ci-après.

Caractéristiques des réseaux de bus, métros, tramways, ferroviaires interurbains

	Bus		Métros		Tramways		Ferroviaire interurbain	
	Nombres de lignes	Longueur des lignes (km)	Nombres de lignes	Longueur des lignes (km)	Nombres de lignes	Longueur des lignes (km)	Nombres de lignes	Longueur des lignes (km)
Athens	324	6 886	3	40	En projet			
Barcelona	438	9 200	8	108	En projet		6	546
Berlin-Brandenburg	1 030	16 674	9	144	49	303	70	3 107
Bilbao	142	6 582	2	34	1	5	7	197
Birmingham West-Midlands	500	7 524			1	20	8	186
Brussels	101	696	3	35	16	131		100
Dublin	126	3 869	En projet		En projet		4	94
Frankfurt RheinMain	750-800		9	58	14	125	35	1 500
Helsinki	260	3 500	2	21	10	90	5	60
London	>700	3 730 ⁷	12	408	2	55	>40	788
Madrid	556	22 186	12	179	En projet		10	336
Manchester	630	2 300 ³	3	38			9	319
Paris Ile-de-France	1 191	18 693	16	218	2	20	40	1 401
Prague	385	4 912	3	50	32	137	26	639
Sevilla	91	1 894 ³	En projet				2	30
Stockholm	469	9 323	7	108	3	27	3	186
Valencia	108	3 689	2	118	1	13	5	101
Vienna Eastern Austria	254	6 046	5	61	32	183	34	1 576
Vilnius ⁸	163	1 972						
Warsaw	189	3 257	1	14	32	122		
Zurich	223	1 591			13	69	24	660

Source: EMTA Barometer of Public Transport in the European Metropolitan Areas. 2002

La longueur moyenne des réseaux de bus urbains est de 20 kilomètres dans les villes enquêtées. La longueur des lignes ne représente pas finement la taille du réseau car elle ne distingue pas les lignes urbaines courtes des lignes interurbaines plus longues.

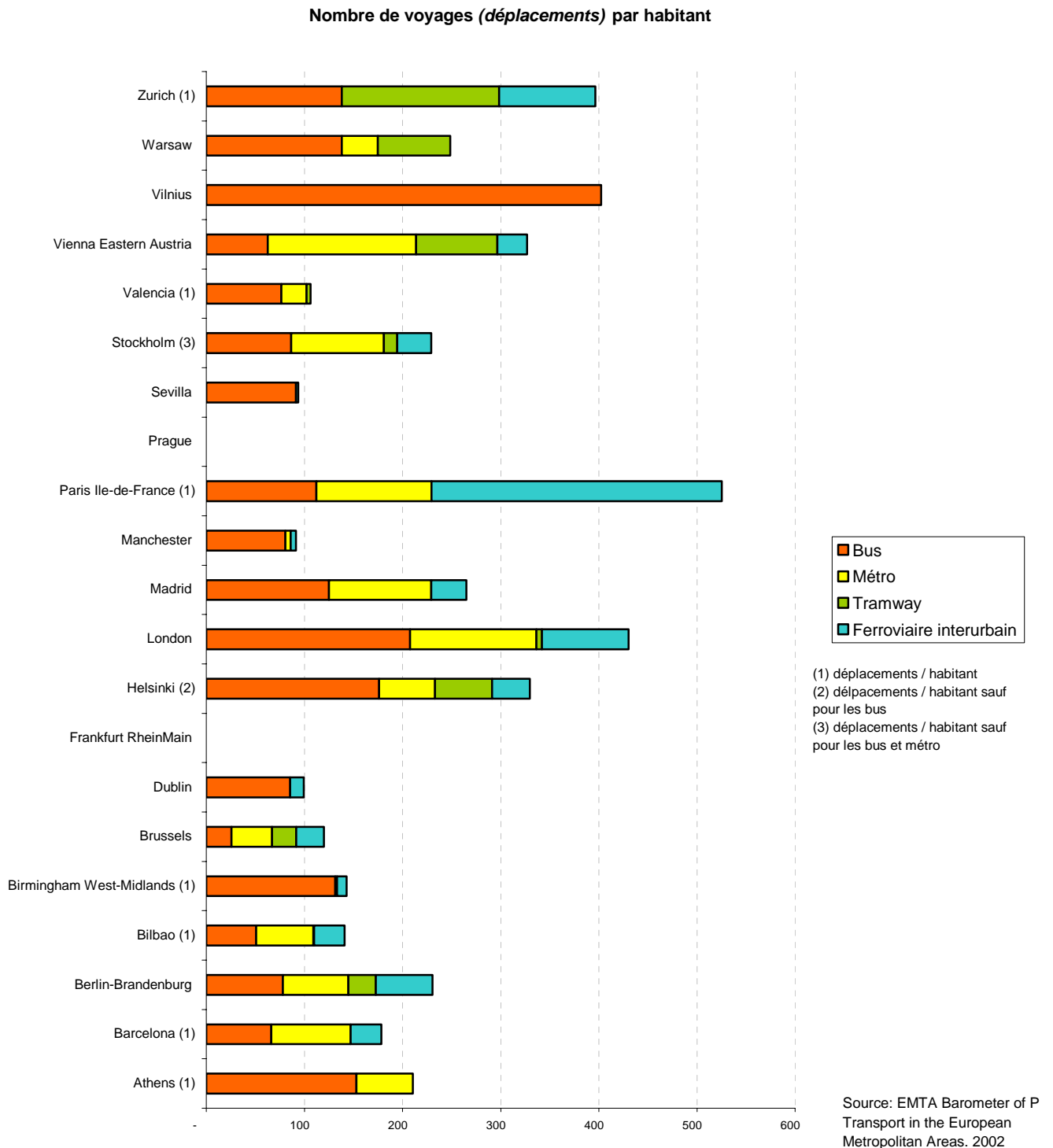
Le métro, en tant que système ferroviaire lourd, et donc coûteux, n'est pas pertinent dans toutes les agglomérations. La mise en place d'un réseau de métro dépend principalement de la taille de l'agglomération et de la densité de l'urbanisation, ce mode étant privilégié dans les centres urbains.

Les autorités organisatrices portent aujourd'hui leur choix sur des systèmes plus légers, de type tramway. Ceux-ci présentent l'avantage d'être moins coûteux à l'achat et à l'exploitation. Souvent assortis de grandes opérations de rénovation urbaine les projets de

⁷ London, Manchester et Sevilla: longueur des réseaux (si plusieurs lignes sont communes elles ne sont comptées qu'une seule fois)

⁸ Vilnius : Bus+Trolleys

tramways améliorent l'image de la ville et favorisent la promotion et l'utilisation des transports collectifs.



Le graphique ci-dessus présente la fréquentation des réseaux de transport dans les agglomérations enquêtées. Bien que les données ne soient pas toutes identiques, certaines villes comptabilisant les déplacements plutôt que les voyages, on remarque la forte disparité d'utilisation des réseaux.

La fréquentation moyenne est de 217 voyages par habitant par an. Les réseaux de Londres, Paris et Vilnius, malgré des caractéristiques très différentes, totalisent plus de 400 voyages par habitant alors que Dublin, Manchester et Séville enregistrent moins de 100 voyages par habitant.

L'organisation et le financement⁹

L'EMTA a fait réaliser en octobre 2001 une étude comparative des systèmes de financement des transports publics auprès de 10 métropoles européennes :

- Amsterdam
- Copenhague
- Stockholm
- Lyon
- Manchester
- Milan
- Munich
- Zurich
- Madrid
- Barcelone

L'analyse met en évidence qu'il existe un large éventail de situations, conséquences d'organisations politiques et administratives diverses.

Bien qu'il n'existe pas de « modèle » européen d'organisation et de financement des transports urbains, des convergences ont été mises à jour.

Les 10 agglomérations étudiées disposent d'une autorité organisatrice de transport indépendante et décentralisée, et leurs systèmes de transport sont financés en plus ou moins grande partie par les collectivités locales.

L'autorité organisatrice est compétente en matière de planification, organisation, coordination et, dans la plupart des cas, de la tarification et de la gestion du financement des transports publics métropolitains sous sa tutelle.

Le champ de compétences des autorités organisatrices de transport, ainsi que leur degré de dépendance vis à vis des autorités publiques nationales, dépend de l'historique de leur création.

Ainsi, dans certaines villes, l'autorité organisatrice correspond à l'ancienne entreprise municipale de transport, dans d'autres cas, elle correspond au département de transport des collectivités locales. Les autorités de transport de toutes les aires analysées sont les responsables directs de la gestion des modes classiques de transport urbain (autobus, tramway y métros) et, bien qu'avec moins d'attributions, de la gestion relative à la coordination et à l'intégration des modes de transport interurbain (trains de banlieue et autobus périphériques).

Dans la majeure partie des cas analysés, les services ferroviaires de banlieue ont un statut spécifique. Cette compétence n'est généralement pas détenue par l'autorité organisatrice des

⁹ Source : Etude comparative des systèmes de financement du transport public dans différentes aires métropolitaines d'Europe – Octobre 2001 – EMTA, ATM, INECO

transports urbains mais plus généralement par celle qui est chargée des transports interurbains complémentaires. Dans de nombreux cas, le financement des infrastructures, dépend de l'Administration ferroviaire nationale.

AUTORITÉS DE TRANSPORT, CADRE DE COMPÉTENCES

	Autorité de Transport Métropolitain	Consortium Administrations	Compétences							MODES
			Planification des services	Exploitation du réseau	TARIFS	Financement de l' exploitation	Planification d' Infrastructures	Investissements en infrastructure	Investissements en matière mobile	
AMSTERDAM	GVBA (Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam)	- Mairie d' Amsterdam	X	X		X	X	X	X	AUTOBUS URBAIN
			X	X		X	X	X	X	MÉTRO
			X	X		X	X	X	X	TRAMWAY
			X	X	X	X				FERRY
	ROA (Regional Organ)	- Conseil régional	X			X	X	X	X	AUTOBUS INTER. CHEMIN DE FER B.
COPENHAGUE	HT (Copenhague Transport)	- Comtés de Frederisksborg Roskilde et Copenhague	X		X	X	X	X		AUTOBUS
		- Mairies de Frederisksborg Copenhague	X		X					CHEMIN DE FER B.
STOCKOLM	SL (AB Storstockholms Lokaltrafik)	- Comté de Stockholm (administration régionale)	X		X	X	X	X	X	AUTOBUS
			X		X	X	X	X	X	MÉTRO
			X		X	X	X	X	X	TRAMWAY
			X		X	X				CHEMIN DE FER B.
			X		X	X	X	X	X	FERRY
LYON	SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et L' Agglomération Lyonnaise)	- Conseil Régional du Rhône - Mairie de Lyon	X		X	X	X	X	X	AUTOBUS-TROLL.
			X		X	X	X	X	X	MÉTRO
			X		X	X	X	X	X	FUNICULAIRE
			X		X	X				CHEMIN DE FER B.
MANCHESTER	GMPTA/GMPTE (G. Manchester Passenger Transport Authority/Executive)	- Autorités municipales des communes du "Grand Manchester"				X	X	X	X	AUTOBUS
			X		X	X	X	X	X	MÉTROLINK
						X			X	CHEMIN DE FER B.
MILAN	ATM (Azienda di Transporti Milanesi)	- Mairie de Milan	X	X	X	X	X	X	X	AUTOBUS-TROLL.
			X	X	X	X	X	X	X	MÉTRO
			X	X	X	X	X	X	X	TRAMWAY
										CHEMIN DE FER B.
MUNICH	MVV (Münchener Verkehrs-und Tarifverbund GmbH)	- État de Bavière - Administrations locales de Munich et les 8 districts autour de la ville	X		X		X	X	X	AUTOBUS URBAIN
			X		X		X	X	X	MÉTRO
			X		X		X	X	X	TRAMWAY
			X		X	X				AUTOBUS INTER.
			X		X	X		X	X	CHEMIN DE FER B.
ZURICH	ZVV (Zurcher Verkehrsverbund)	- Canton de Zurich - Communes du Canton	X		X	X	X	X	X	MODES URBAINS
			X		X	X			X	AUTOBUS INTER.
			X		X	X		X	X	CHEMIN DE FER B.
MADRID	CRTM (Consortio Regional de Transportes de Madrid)	- Communauté de Madrid - Mairie de Madrid et des communes adhérees	X		X	X	X	X	X	AUTOBUS URBAIN
			X		X	X	X	X	X	MÉTRO
			X		X	X	X	X	X	AUTOBUS INTER.
			X		X	X				CHEMIN DE FER B.
BARCELONE	ATM (Autoritat del Transport Metropolità)	- Generalitat de Catalunya - Mairie de Barcelone et Entité métropolitaine du transport (18 communes)	X		X	X	X	X	X	AUTOBUS URBAIN
			X		X	X	X	X	X	MÉTRO
			X		X	X	X		X	AUTOBUS INTER.
			X		X	X	X	X	X	CHEMIN DE FER B.

RÉSEAUX DE TRANSPORT PUBLIC: CARACTÉRISATION DES OPÉRATEURS (I)

VILLE	Autorité de Transport Métropolitain	MODES	Nbre D'ENTREPRISES OPÉRATRICES	PRIVÉES	PUBLIQUES
AMSTERDAM	GVBA (Gemeentevervoerbedrijf Amsterdam)	AUTOBUS URBAIN	1		1
		MÉTRO	1		1
		TRAMWAY	1		1
		FERRY	1		1
	ROA (Regional Organ)	AUTOBUS INTER.	1		1
		CHEMIN DE FER B.	1		1
COPENHAGUE	HT (Copenhagen Transport)	AUTOBUS	7	6	1
		CHEMIN DE FER B.	6	5	1
		FERRY	1	1	
STOCKHOLM	SL (AB Storstockholms Lokaltrafik)	AUTOBUS	3	3	
		MÉTRO	1	1	
		TRAMWAY	1	1	
		CHEMIN DE FER B.	2	2	
		FERRY	1	1	
LYON	SYTRAL (Syndicat Mixte des Transport pour le Rhône et L'Agglomération Lyonnaise)	AUTOBUS-TROLL.	1	1	
		MÉTRO	1	1	
		FUNICULAIRE	1	1	
		CHEMIN DE FER B.	1		1
MANCHESTER	GMPTA/GMPTE (G. Manchester Passenger Transport Authority/Executiv)	AUTOBUS	Plus de 50 opérateurs	X	
		MÉTROLINK	1	1	
		CHEMIN DE FER B.	5	5	
MILAN	ATM (Azienda di Transporti Milanesi)	AUTOBUS-TROLL.	1		1
		MÉTRO	1		1
		TRAMWAY	1		1
		CHEMIN DE FER B.	2		2
MUNICH	MVV (Münchener Verkehrs-und Tarifverbund GmbH)	AUTOBUS URBAIN	1		1
		MÉTRO	1		1
		TRAMWAY	1		1
		AUTOBUS INTER.	51	50	1
		CHEMIN DE FER B.	2	1	1
ZURICH	ZVV (Zurcher Verkehrsverbund GmbH)	MODES URBAINS	6	1	5
		AUTOBUS INTER.	6	1	5
		CHEMIN DE FER B.	2	1	1
		26 opérateurs: 3 Chemins de Fer, 1 Bateaux, 19 Autobus, 1 Chemin de Fer à crémaillère, 1 Funiculaire, 1 Téléphérique			Plus de 50% sont privées
MADRID	CRTM (Consortio Regional de Transportes de Madrid)	AUTOBUS URBAIN	1		1
		MÉTRO	2	1	1
		AUTOBUS INTER.	33	33	
		CHEMIN DE FER B.	1		1
BARCELONE	ATM (Autoritat del Transport Metropolità)	AUTOBUS	1		1
		MÉTRO	1		1
		CHEMIN DE FER	2		2
		AUTOBUS INTER.	40	40	

Les principales sources de financement des transports publics urbains sont les suivantes :

Les recettes commerciales

Elles proviennent de l'application de tarifs aux usagers et d'autres activités commerciales dérivées de l'activité de l'entreprise (publicité sur les véhicules ou installations de l'entreprise, vente de produits ou services dans les dépendances elles-mêmes, recettes provenant d'intérêts financiers, location d'immeubles et autres types d'opérations commerciales).

La participation des collectivités locales

Subventions : dans la plupart des cas, les recettes commerciales ne suffisent pas à couvrir les dépenses d'exploitation et l'autorité organisatrice participe au financement de l'exploitation en versant une subvention aux exploitants.

Le montant de la subvention est déterminé, soit sur une base annuelle soit dans le cadre d'un contrat sur plusieurs années. La subvention peut être définie a priori, en fonction de variables d'offre déterminées et conditionnée au respect d'objectifs déterminés imposés aux opérateurs, ou être établie à posteriori, l'autorité organisatrice prenant alors à sa charge le déficit résiduel.

Compensations : elles sont destinées à couvrir la perte de recettes résultant de l'application de réductions tarifaires (hors réductions commerciales) destinées à certaines catégories d'usagers (familles nombreuses, étudiants, personnes âgées, handicapés), ou mises en place dans le cadre de manifestations spécifiques, ou encore résultant d'accords tarifaires entre autorités organisatrices lors de la mise en œuvre de systèmes tarifaires intégrés.

Appports indirects : Dans certains pays, les entreprises de transport urbain bénéficient d'aides financières indirectes sous la forme d'allègements fiscaux, c'est par exemple le cas en Angleterre et en Allemagne avec l'exemption de la taxe sur les carburants et en France avec le dégrèvement de taxe professionnelle sur les autocars.

La participation des autorités organisatrices sous forme de subventions ou de compensations est prélevée sur leurs ressources propres. Celles-ci sont majoritairement constituées de la fiscalité locale qui abonde le budget général de la collectivité ainsi que de contributions publiques versées par d'autres collectivités locales non membres de l'autorité organisatrice ou par l'Etat.

La France dispose en outre d'un dispositif fiscal spécifique : le Versement Transport. Cet impôt, prélevé sur la masse salariale des établissements publics et privés de plus de neuf employés situés dans les périmètres de transport urbain dont la population est supérieure à 10 000 habitants, est exclusivement destiné à financer les transports collectifs urbains.

Le tableau ci-après présente les taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales ainsi que le taux de participation des différents niveaux de l'administration.

Répartition du financement des transports urbains

Chiffres en Millions d'Euros (relatifs à l'exercice 1998)		Recettes d'exploitation		Autres recettes	Coût de l'exploitation	Coefficient de Couverture	Distribution des apports			
		Recettes pour vente de titres de transport	Paievements de compensation				National	Régional	Local	TOTAL
AMSTERDAM	MÉTRO, TRAMWAY, AUTOBUS, TROLLEYBUS	91,7		37,7	306,5	30%	100%	-	-	100%
COPENHAGUE	MODES OPÉRÉS PAR HT: AUTOBUS URBAINS	143,5	3,9	2,8	265	54%	-	-	100%	100%
STOCKHOLM	MODES OPÉRÉS PAR SL: BANLIEUE, MÉTRO, MÉTRO LÉGER, TRAMWAY ET AUTOBUS	310,7		76,2	746,3	42%	-	100%	-	100%
LYON	MÉTRO, FUNICULAIRE, AUTOBUS ET TROLLEYBUS	97,8		13,1	227	43%	6%	47%	47%	100%
	CHEMIN DE FER DE BANLIEUE	103		ND	238,3	43%	100%		-	100%
MANCHESTER	AUTOBUS, MÉTROLINK ET BANLIEUE	ND	68,7	ND	ND	ND	86%	-	14%	100%
MILAN	MÉTRO, TRAMWAY, AUTOBUS, TROLLEYBUS	210,1		48,9	537,2	39%	-	99,4%	0,6%	100%
MUNICH	MÉTRO, TRAMWAY, AUTOBUS URBAIN	234,4		40%	ND	60%	-	-	-	-
	CHEMIN DE FER BANLIEUE	153,7		ND	ND	60%	100%		-	100%
	AUTOBUS RÉGIONAL	15,6		ND	44,5	35%	-	-	100%	100%
ZURICH	AUTOBUS URBAINS	153,9		39,3	405,2	38%	12%	44%	44%	100%
MADRID	MÉTRO	133,8		10,7	229,4	58%	45%	27,5%	27,5%	100%
	AUTOBUS URBAINS (EMT)	165		9,7	205,3	80%	45%	27,5%	27,5%	100%
	BANLIEUE RENFE	108,1		12	115,9	66%	100%	-	-	100%
BARCELONE	TMB: MÉTRO ET AUTOBUS URBAINS	186		15,5	253,2	73%	45%	28%	27%	100%
	FGC	35,1		2,6	56,7	62%	45%	55%	-	100%
	BANLIEUE RENFE	70,7		6,8	115,9	61%	100%	-	-	100%

Les emplois de la filière transport public

Le transport public ne représente pas seulement un service, mais aussi des emplois. L'exploitation et la maintenance des réseaux de transports sont des activités fortement intensives en main d'œuvre. Celle-ci présente qui plus est l'avantage de ne pouvoir être délocalisée. Par ailleurs, au-delà de la satisfaction des besoins de déplacements, il y a le développement d'une filière industrielle, particulièrement performante en Europe. La croissance et le développement des réseaux revêtent en effet une importance majeure pour

l'emploi industriel des secteurs des travaux publics, de la construction et de l'équipement des matériels.

Le secteur des transports urbains représente plusieurs centaines de milliers d'emplois directs et génère annuellement un chiffre d'affaires de plusieurs dizaines de milliards d'euros. Pour autant, faute d'informations disponibles, il est impossible de mesurer plus précisément le nombre d'emplois directs et indirects lié aux transports publics urbains.