



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

LES ETUDES DU SES



LES TRANSPORTS RÉGIONAUX EN EUROPE

CDAT

11799 A

NOVEMBRE 1997

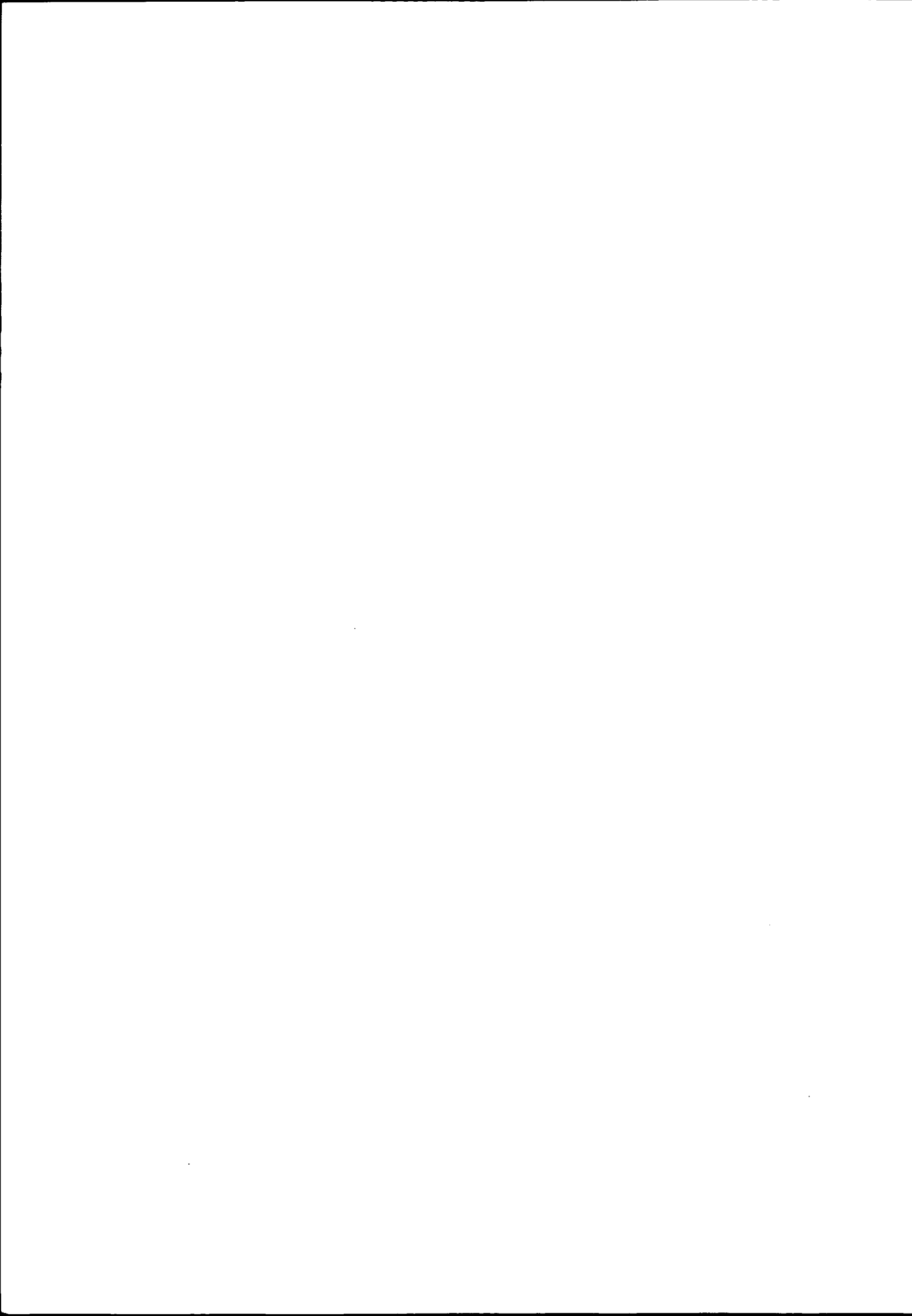
Direction des Affaires Économiques et Internationales



LES TRANSPORTS RÉGIONAUX EN EUROPE

**PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS
POUR LA FRANCE**

NOVEMBRE 1997



AVANT-PROPOS

L'orientation de cette étude a été assurée par un comité de pilotage réunissant, sous la direction de l'Observatoire économique et statistique des transports (OEST), des représentants de l'Association des présidents de conseils généraux (APCG), du Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), du Conseil général des ponts et chaussées (CGPC), de la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (DATAR), de la Direction des affaires économiques et internationales (DAEI), de la Direction des transports terrestres (DTT), des Directions régionales de l'équipement (DRE) Nord-Pas-de-Calais et Rhône-Alpes, de la Fédération nationale de transport de voyageurs (FNTV), du Groupement des autorités responsables de transport (GART), de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), et de l'Union des transports publics (UTP). En outre, l'Association des présidents de conseils généraux (APCG) et l'Association nationale des élus régionaux (ANER) ont été invités à fournir leur avis aux différentes étapes de l'étude.

La mise au point du rapport final a été effectuée sous mon contrôle par François MARÉCHAL, du bureau d'études ITER, sur la base des observations formulées par le comité de pilotage à partir du projet de rapport final.

La nécessité d'une réexploitation des entretiens et dans certains cas de la prise de nouveaux contacts, explique pour l'essentiel le décalage entre la période de réalisation des entretiens initiaux et la sortie de ce rapport.

Un rapport annexe, disponible sur demande auprès du SES, et dont le sommaire figure dans le présent document, rassemble les principales informations relatives aux transports régionaux en Europe utilisées dans le cadre de la première phase de cette étude, ainsi que les compte-rendus des entretiens réalisés dans les régions ayant fait l'objet d'un approfondissement.

Je tiens à remercier ici l'ensemble des membres du comité de pilotage, dont la liste figure en fin de document, pour les conseils précieux qu'ils ont prodigués aux différents stades d'avancement de l'étude.

Je tiens en outre à remercier l'ensemble des professionnels du transport régional sollicités pour l'accueil qu'ils ont bien voulu réserver à cette démarche et pour les informations qu'ils nous ont transmises et sans lesquelles ce rapport n'existerait pas.

Michel HOUÉE

Novembre 1997

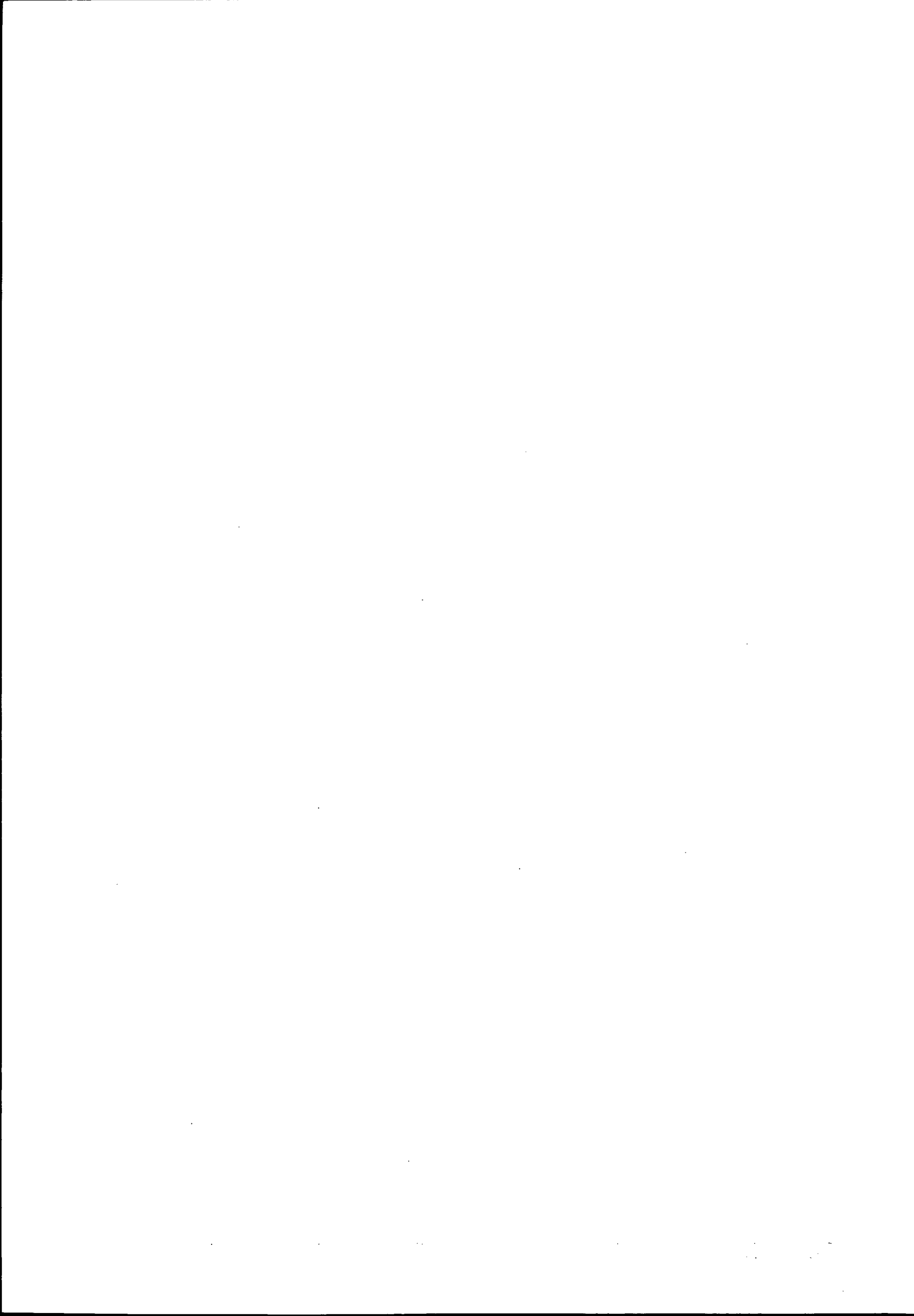


SOMMAIRE

INTRODUCTION	7
I - L'ÉTABLISSEMENT D'UNE TYPOLOGIE DES RÉGIONS.....	9
PRÉAMBULE	11
1.1 DÉFINITION DES ÉCHELONS TERRITORIAUX DE RÉFÉRENCE DANS LES PAYS EUROPÉENS.....	13
1.1.1 ANALYSE INSTITUTIONNELLE : LES ÉCHELONS POLITICO-ADMINISTRATIFS DANS LES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE.13	
A. La notion de région	13
B. Les découpages institutionnels.....	14
C. Les découpages statistiques	14
1.1.2 ANALYSE GÉOGRAPHIQUE : LES DONNÉES GÉO-PHYSIQUES, DÉMOGRAPHIQUES ET ÉCONOMIQUES SUR LES PAYS.. 17	
A. Les données de base	17
B. Les régions urbaines exclues de l'analyse	18
C. Comparaisons d'ordre géographique et socio-économique	18
1.1.3 SYNTHÈSE : DÉTERMINATION DES NIVEAUX TERRITORIAUX DE RÉFÉRENCE.	20
A. La taille des régions françaises	20
B. Les niveaux territoriaux comparables	20
1.2 PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT AU SEIN DES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE.....	22
1.2.1 "RÉGIONS" ET AUTORITÉS ORGANISATRICES	23
1.2.2 "RÉGIONS" ET OPÉRATEURS DE TRANSPORT	26
1.3 ADOPTION D'UNE TYPOLOGIE	29
1.3.1 ANALYSE GÉOGRAPHIQUE RÉGIONALE	29
1.3.2 GRILLE D'ANALYSE TYPOLOGIQUE.....	43
1.4 POSITION DES RÉGIONS FRANÇAISES VIS-À-VIS DE LA TYPOLOGIE	44
1.4.1 PRÉSENTATION DES RÉGIONS	44
1.4.2 PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DES RÉGIONS FRANÇAISES	51
II - L'ANALYSE APPROFONDIE D'UN ÉCHANTILLON DE SEPT "RÉGIONS"	53
2.1 DÉTERMINATION DES RÉGIONS PERTINENTES POUR L'ÉTUDE COMPARATIVE.....	55
2.1.1 ÉTABLISSEMENT D'UNE GRILLE D'ANALYSE.....	55
2.1.2 CHOIX DES RÉGIONS.....	57
2.1.3 PRINCIPALES DONNÉES DE CONTEXTE	58
2.2 PRÉPARATION DES ENTRETIENS	61
2.2.1 LES ACTEURS DES TRANSPORTS DANS LES RÉGIONS RETENUES	61
2.2.2 CONTENU DU GUIDE D'ENTRETIEN	61

2.3 SYNTHÈSE PAR "RÉGION".....	62
2.3.1 LOMBARDIE.....	62
A. Situation géographique et économique.....	62
B. Fonctionnement institutionnel.....	62
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	62
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	63
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	63
2.3.2 ÉCOSSE (GRANDE BRETAGNE).....	64
A. Situation géographique et économique.....	64
B. Fonctionnement institutionnel.....	64
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	64
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	66
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	66
2.3.3 BADE-WURTEMBERG (ALLEMAGNE).....	67
A. Situation géographique et économique.....	67
B. Fonctionnement institutionnel.....	67
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	67
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	68
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	69
2.3.4 BASSE-AUTRICHE.....	70
A. Situation géographique et économique.....	70
B. Fonctionnement institutionnel.....	70
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	70
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	71
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	71
2.3.5 CANTON DE ZÜRICH (SUISSE).....	73
A. Situation géographique et économique.....	73
B. Fonctionnement institutionnel.....	73
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	73
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	74
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	74
2.3.6 COMMUNAUTÉ AUTONOME DE CATALOGNE (ESPAGNE).....	75
A. Situation géographique et économique.....	75
B. Fonctionnement institutionnel.....	75
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	75
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	76
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	76
2.3.7 COMMUNAUTÉ AUTONOME DE VALENCE (ESPAGNE).....	78
A. Situation géographique et économique.....	78
B. Fonctionnement institutionnel.....	78
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	78
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	79
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	79
2.3.8 ANDALOUSIE (ESPAGNE).....	80
A. Situation géographique et économique.....	80
B. Fonctionnement institutionnel.....	80
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel.....	80
D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices.....	81
E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs.....	81

2.3.9 RANDSTAD (PAYS-BAS)	82
A. Situation géographique et économique	82
B. Fonctionnement institutionnel	82
C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel	82
D. Le Randstad	83
E. Apport de l'expérience des Pays-Bas en matière de transport régional de voyageurs	83
III - SYNTHÈSE COMPARATIVE ET ENSEIGNEMENTS POUR LA FRANCE	85
3.1 SYNTHÈSE COMPARATIVE DE L'ÉTAT DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DANS LES "RÉGIONS" ÉTUDIÉES	87
3.1.1 L'ORGANISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT	87
A. Des différences dans la définition du transport régional qui ne sont pas sans conséquence pour l'analyse	87
B. Des constantes dans le partage des responsabilités en matière d'organisation des transports	87
C. Une coopération entre autorités organisatrices souvent développée	89
3.1.2 LA PLANIFICATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT	90
A. Une forte volonté politique dans l'élaboration et la mise en oeuvre des projets	90
B. Des préoccupations d'aménagement du territoire régional rarement absentes	91
3.1.3 L'EXPLOITATION DES SERVICES DE TRANSPORT	92
A. La présence de compagnies régionales parmi les opérateurs ferroviaires	92
B. Des situations contrastées dans le transport routier	92
C. Une déréglementation embryonnaire	93
3.1.4 LE FINANCEMENT DES SYSTÈMES DE TRANSPORT	93
A. Une émergence du partenaire régional dans le transport ferroviaire	93
B. Des régions largement impliquées dans le transport routier	95
3.2 ENSEIGNEMENTS POUR L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FRANÇAISE	96
3.2.1 UNE COMPARABILITÉ SEULEMENT PARTIELLE	96
A. Des régions étudiées très urbaines	96
B. Des contextes nationaux déterminants	97
C. Une structuration différente des niveaux de compétence	98
3.2.2 TROIS MODÈLES D'ORGANISATION DES TRANSPORTS RÉGIONAUX	98
3.2.3 QUELQUES PISTES POUR UNE AMÉLIORATION DES TRANSPORTS RÉGIONAUX EN FRANCE	100
A. Réussir la décentralisation du transport ferroviaire	101
B. Mettre en oeuvre une coordination efficace de l'offre	101
C. Créer un système de financement pérenne	102
D. Inciter les opérateurs à gérer plus efficacement	103
E. Conserver à l'État son rôle de coordonnateur et de garant des équilibres	103
COMPOSITION DU COMITÉ DE PILOTAGE	105
TABLE DES MATIÈRES DU RAPPORT ANNEXE	107



INTRODUCTION

La démarche à l'origine de l'étude confiée à ITER et TCA par l'OEST (Observatoire économique et statistique des transports) a consisté à rechercher les enseignements des expériences européennes pour le cas français.

Plusieurs motifs justifient le fait que l'on compare la situation des transports régionaux en France à celle des autres pays européens.

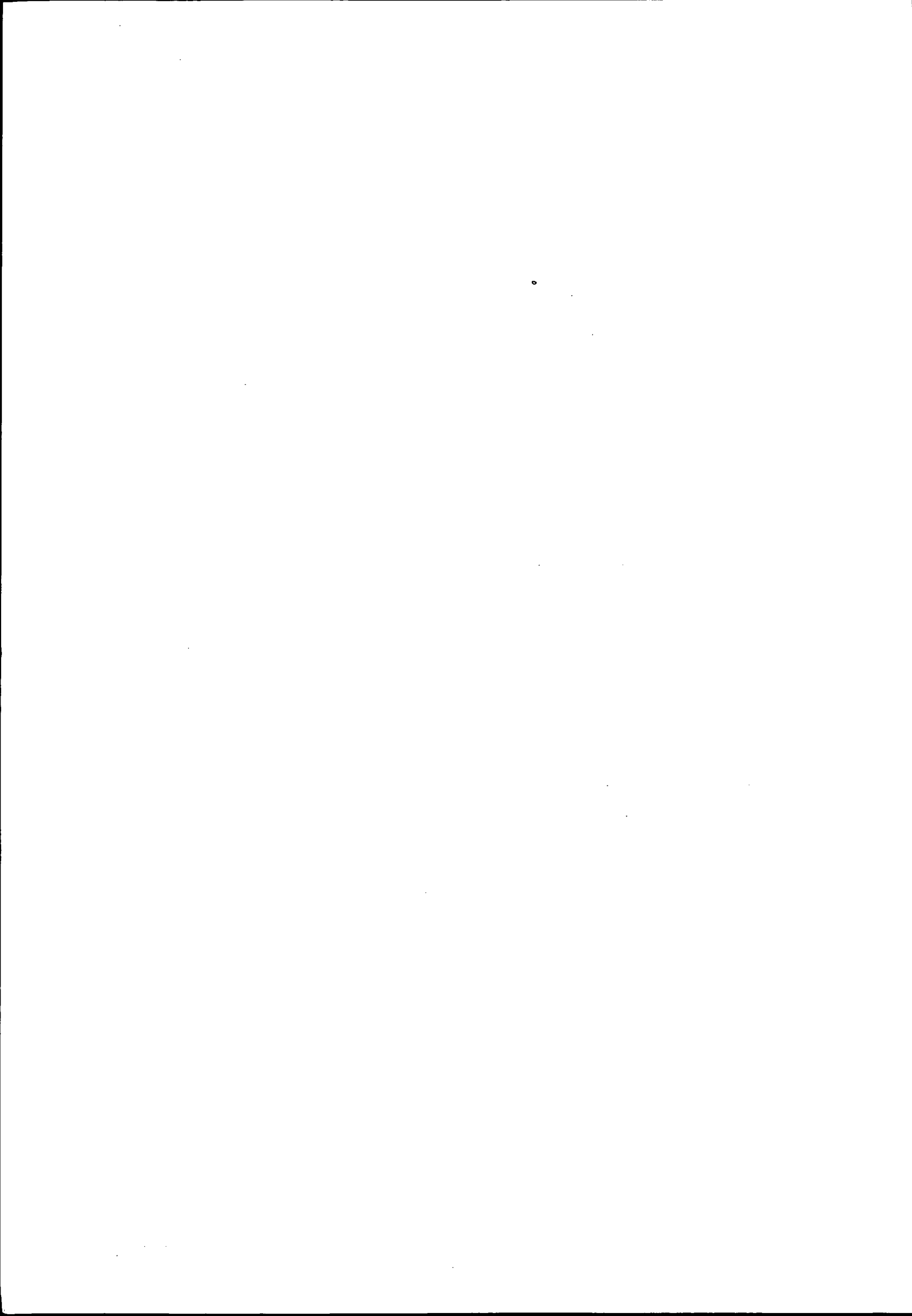
Les régions françaises sont devenues depuis peu (1982) autorités organisatrices des transports, sous l'impulsion des lois de décentralisation et de la loi d'orientation des transports intérieurs.

Ce cadre juridique impliquant de nouvelles compétences transports n'est pas sans poser des problèmes aux régions, qui sont confrontées à des déficits d'exploitation, à des difficultés d'anticipation des investissements, à des problèmes d'adaptation de l'offre à la demande ou de coordination de l'offre relevant de différentes autorités...

La première phase de l'étude a déterminé les niveaux territoriaux comparables aux régions françaises, en regard des objectifs de l'étude. Elle a débouché sur une typologie des "régions" européennes.

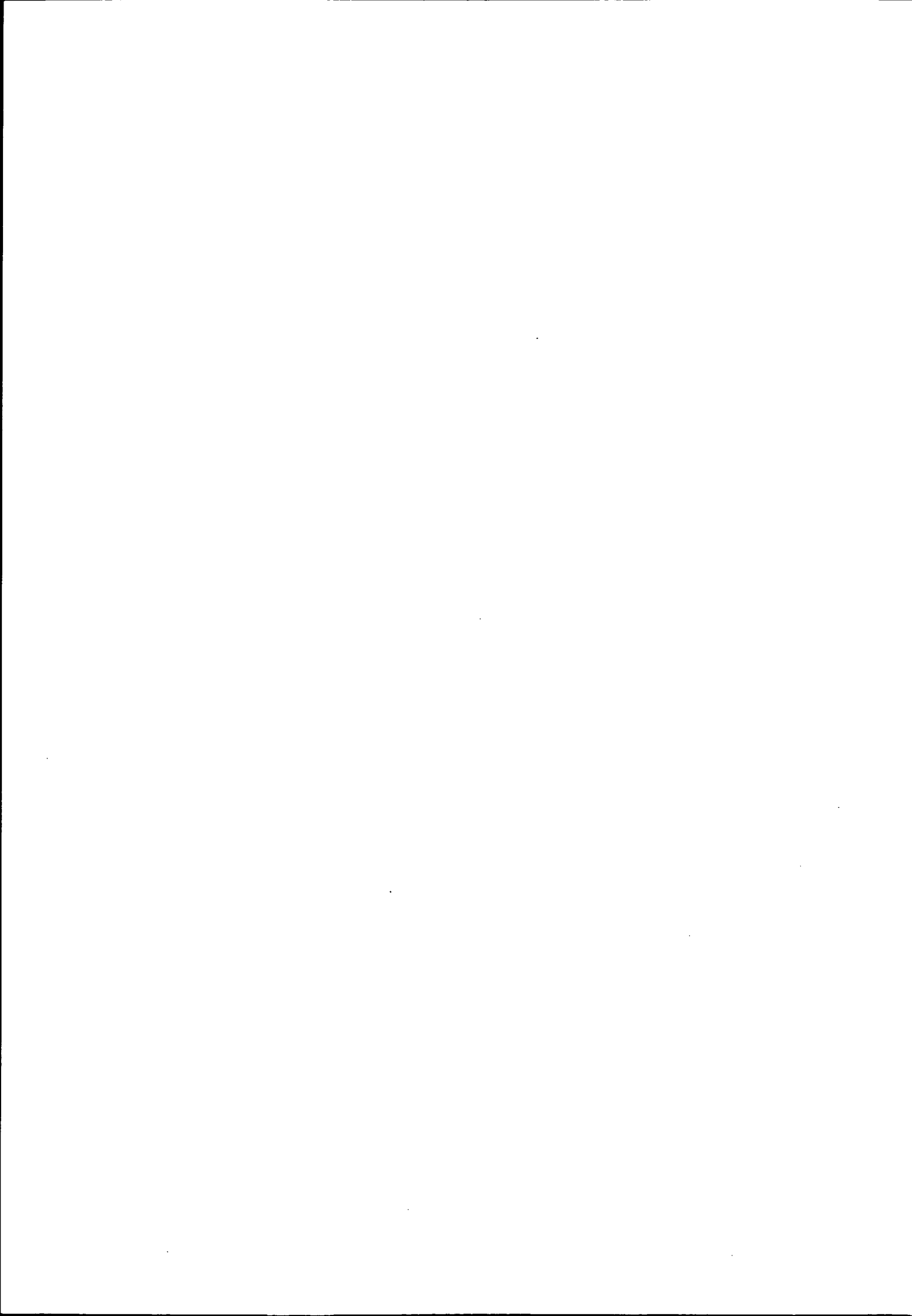
La deuxième phase a porté sur l'étude approfondie d'une sélection de sept "régions" les plus diversifiées possibles au regard de cette typologie, tout en présentant des expériences intéressantes, afin de comprendre plus précisément les systèmes d'organisation, de planification, d'exploitation et de financement des transports régionaux de voyageurs de chacune d'elles.

Le présent rapport reprend les éléments essentiels de chacune de ces deux phases, et débouche sur une analyse des enseignements possibles des expériences européennes pour la politique régionale des transports en France.



CHAPITRE I

L'ÉTABLISSEMENT D'UNE TYPOLOGIE DES RÉGIONS



PRÉAMBULE

La première phase de l'étude a eu pour objet de définir une typologie des régions d'Europe pertinente dans une problématique transport permettant de comparer les régions françaises aux régions européennes.

Cette première phase a comporté deux parties, la première se proposant de définir et d'étudier les régions européennes, la seconde s'attachant à décrire les régions françaises selon les mêmes critères.

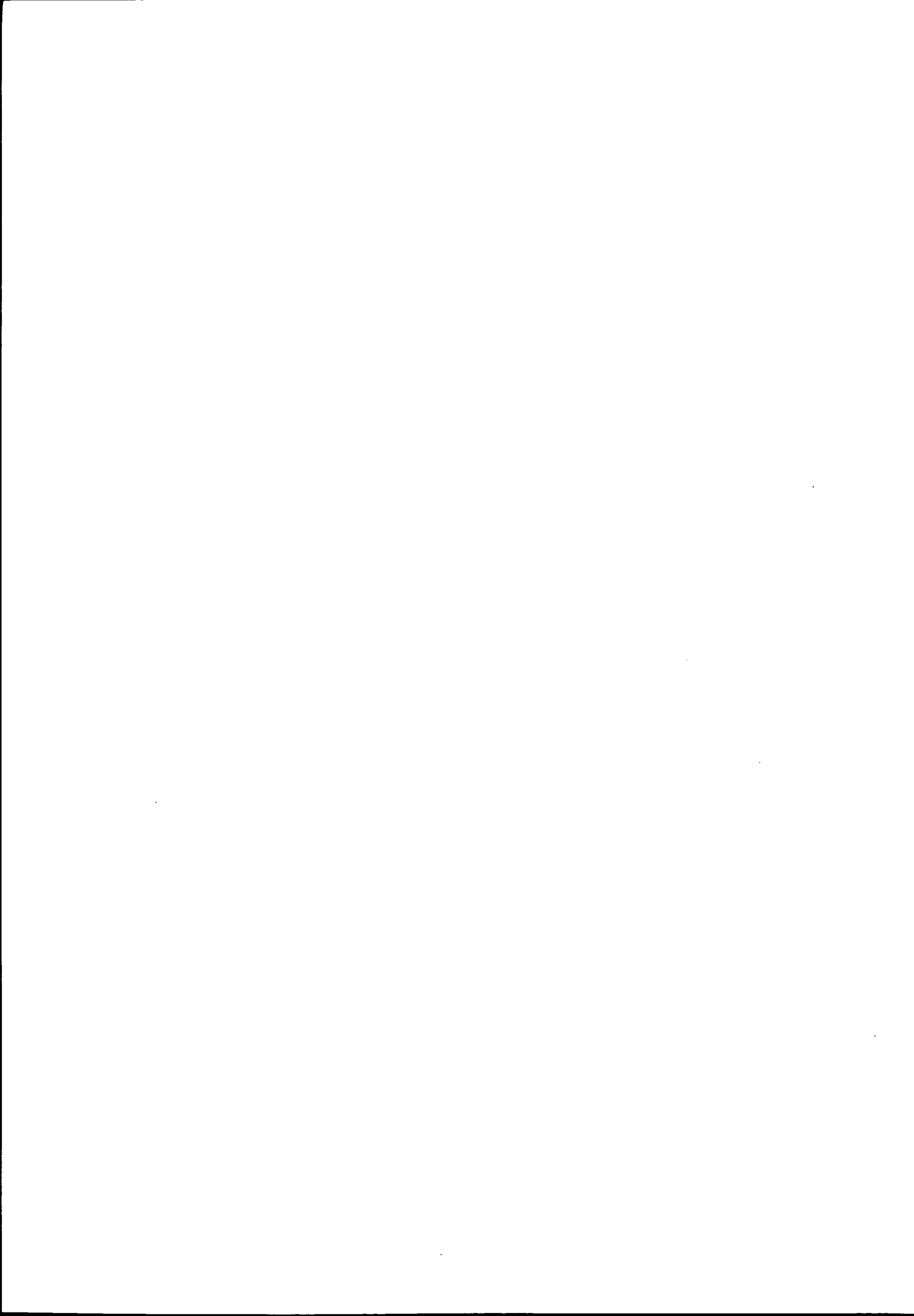
Tous les pays de l'Union européenne sont étudiés à l'exception du Luxembourg. L'Allemagne est analysée dans ses contours actuels en tenant compte des quatre nouveaux länder de l'ex RDA. Le champ de l'étude est élargi à la Confédération helvétique qui présente des caractéristiques intéressantes dans l'organisation de ses transports collectifs régionaux.

Il faut noter que les données (statistiques ou autres) concernant les transports sont disparates selon les pays et ne permettent pas une comparaison globale et homogène pour chaque État de l'Union européenne.

Ainsi, afin de répondre à l'objectif de la première phase, nous avons, dans un premier temps, déterminé le niveau régional adéquat pour chaque pays puis nous avons analysé les systèmes d'organisation des transports à ce niveau pour chaque pays.

Cette analyse débouche sur l'établissement d'une typologie des régions européennes en fonction d'un certain nombre d'indicateurs et de critères permettant de les comparer à des régions françaises, afin de permettre le choix des régions appelées à faire l'objet d'une étude approfondie, dans la limite arrêtée au démarrage de l'étude de sept études de cas.

Un ultime chapitre est consacré à la position des régions françaises au regard de cette typologie.



1.1 DÉFINITION DES ÉCHELONS TERRITORIAUX DE RÉFÉRENCE DANS LES PAYS EUROPÉENS

1.1.1 Analyse institutionnelle : les échelons politico-administratifs dans les pays de l'Union européenne.

A. La notion de région

L'étude sur les transports collectifs régionaux dans les pays de l'Union européenne nécessite que l'on définisse clairement la notion de région pour chaque pays concerné.

Afin de répondre à ce souci de définition, il paraît souhaitable de s'intéresser, en première approche, à l'organisation politico-administrative de chaque État, qui permet de mettre en évidence les différents échelons de collectivités territoriales décentralisées (cf. tableau 1, les structures territoriales dans les pays de l'Union européenne et de la Suisse).

Cette première étape pour définir l'entité régionale est une approche institutionnelle qui s'appuie sur une notion juridique française : la collectivité territoriale décentralisée.

Pour que cette notion puisse s'appliquer à l'analyse des autres pays, nous retenons son acception la plus simple : existence d'un territoire disposant d'un organe politique élu et d'une administration.

Cette définition "minimum" nous permet de saisir que la notion de région recouvre en premier lieu, un espace avec ses caractéristiques géo-physiques, démographiques, socio-économiques..., mais que c'est aussi un territoire administré par une autorité politique qui, le cas échéant, peut être l'autorité organisatrice des transports.

La notion de région doit être analysée sous ces deux angles, nous avons choisi d'effectuer dans un premier temps une analyse institutionnelle.

Cette analyse institutionnelle est synthétisée dans le tableau ci-après présentant les collectivités décentralisées dans les pays de l'Union européenne en 1995.

Les pays ont été divisés en deux grandes catégories (cf. A. DELCAMP, "Les collectivités décentralisées de l'Union européenne", la Documentation française, Paris, 1994) :

- les pays unitaires, qui sont des pays dans lesquels l'État central a conservé ses prérogatives législatives et n'a concédé aux collectivités décentralisées qu'un pouvoir réglementaire (administratif),
- les pays fortement régionalisés ou fédérés, qui sont des pays dans lesquels l'État a conservé ses pouvoirs régaliens et a confié ses compétences législatives, à des degrés différents, aux entités fédérées et autonomes. Celles-ci jouent, vis-à-vis des collectivités décentralisées, le rôle que joue vis-à-vis de ces mêmes collectivités l'État central dans les États unitaires.

B. Les découpages institutionnels

L'analyse de l'organisation politico-administrative des pays de l'Union européenne rend compte d'une pluralité de situations. La région institutionnelle sur le modèle français ne rencontre aucun équivalent dans les autres pays européens.

Le tableau 1 met en lumière l'hétérogénéité des cas lorsque l'on dépasse le niveau communal. Les deuxième et troisième niveaux qui sont des niveaux dits intermédiaires et régionaux de structuration du territoire ne présentent pas les mêmes structures selon les pays.

Dans six États de l'Union (Danemark, Suède, Autriche, Irlande, Pays-Bas, Royaume-Uni), il n'existe qu'un niveau décentralisé entre la commune et l'État.

En Grèce et au Portugal, les deuxième et troisième niveaux ne représentent pas des organes décentralisés mais sont des structures déconcentrées de l'État.

La nature des nouvelles autorités régionales irlandaises reste à définir mais leur création, rapprochée des situations grecque et portugaise, donne à penser que s'esquisse une évolution vers une organisation à trois niveaux dans le cadre des États qui demeurent unitaires, à l'instar de l'État français.

On remarque que les trois niveaux sont bien représentés dans les pays dits à structures fortement régionalisées et les pays fédéraux, ce qui s'explique en partie par la nature même du système d'organisation territoriale, dans lequel la collectivité autonome ou fédérée possède un statut proche de celui de l'État.

La France possède ces trois niveaux, mais la région française ne peut pas être assimilée à la région italienne ou espagnole, car la France est un État unitaire où règne uniquement un " fédéralisme administratif ".

Cependant, dans cette mosaïque de situations, des similitudes peuvent apparaître, d'une part dans la structure de l'organisation territoriale entre la France et les autres pays et, d'autre part, entre la région française et des entités régionales qui ont des compétences proches.

C. Les découpages statistiques

Dans le tableau 1, nous avons fait apparaître un autre découpage, celui des nomenclatures des unités territoriales statistiques (NUTS). Ce découpage a été établi par l'Office statistique des communautés européennes afin de disposer d'un schéma unique et cohérent de répartition territoriale pour l'établissement des statistiques régionales de la communauté.

Ce découpage est basé essentiellement sur les divisions institutionnelles (critères normatifs) que nous avons décrites mais des différences existent.

En effet, la NUTS est une classification hiérarchique à niveaux multiples (cf. annexe 2), mais l'on remarque que l'organisation administrative des États membres ne recouvre pas forcément chacun des niveaux.

Ainsi, certaines unités territoriales n'ont pas d'existence en tant que collectivité territoriale (les zones économiques d'aménagement du territoire (ZEAT) en France ou les groupes de régions en Italie -niveau NUTS I-). Elles ont été créées dans le souci de délimiter des territoires comparables en terme de dimension géo-économique.

Les données statistiques selon le découpage NUTS ne sont pas encore renseignées par Eurostat pour les trois nouveaux pays entrés dans l'Union européenne. Nous n'avons donc pas de statistiques qui puissent être comparées au niveau régional pour l'Autriche, la Finlande, la Suède avec les autres régions européennes. En outre, la Suisse n'appartenant pas à l'Union européenne, n'a pas fait l'objet d'un découpage NUTS.

La prise en compte de cette nomenclature est intéressante car elle croise deux logiques, l'une institutionnelle et l'autre fonctionnelle. Elle permet d'avoir des éléments statistiques en partie harmonisés et donc de dégager un niveau régional de référence.

A l'issue de ce panorama de l'organisation administrative des pays de l'Union européenne (cf. tableau n° 1 et annexe 1), il semble que la notion de région institutionnelle soit complexe à saisir car elle revêt des réalités contrastées.

Cependant, dans le cadre de cette étude, il est possible d'esquisser une typologie des régions institutionnelles européennes les plus comparables aux régions françaises.

En ce qui concerne les pays unitaires, le deuxième niveau est le seul niveau intermédiaire décentralisé entre l'État et la commune (absence de troisième niveau); il présente des caractéristiques communes en terme de compétences avec le niveau régional français.

En ce qui concerne les pays fédéraux et les pays à structure fortement régionalisée le troisième niveau est le plus pertinent au regard des compétences qui sont attribuées aux entités territoriales qui le composent.

Ces choix sont à conforter avec d'autres indicateurs (selon la NUTS), notamment socio-économiques et démographiques, pour valider la pertinence des échelons territoriaux.

TABLEAU 1

**TABLEAU SYNOPTIQUE DES STRUCTURES TERRITORIALES DANS LES PAYS DE
L'UNION EUROPÉENNE ET EN SUISSE AU 01/01/1995**

	NIVEAU COMMUNAL	DEUXIÈME NIVEAU	ÉQUIVALENT NUTS	TROISIÈME NIVEAU	ÉQUIVALENT NUTS
PAYS UNITAIRES					
Danemark	273 communes	14 comtés	NUTS III		
Finlande	460 communes			1 province autonome (Åland) et 12 provinces administratives	•
France	36 627 communes	100 départements	NUTS III	22 régions	NUTS II
Grèce	5 561 communes	54 nomos	NUTS III	13 périphéria	NUTS II
Irlande	151 conseils de district	29 conseils de comté et 5 conseils de bourg- comté	•	8 autorités régionales sous contrôle ministériel	NUTS III
Pays-Bas	640 communes	12 provinces	NUTS II		
Portugal	305 communes et 2 aires métropolitaines	18 districts	•	2 régions autonomes (Madère et les Açores)	NUTS II
Royaume-Uni					
- Angleterre	36 districts métropolitains 296 conseils de district	39 conseils de comté	NUTS III		
- Pays de Galles	37 conseils de district	8 conseils de comté	NUTS III		
- Ecosse	53 conseils de district 3 îles	9 conseils régionaux	NUTS III		
- Irlande du Nord	26 conseils de district		•		
Suède	286 communes	24 comtés			
PAYS À STRUCTURE FORTEMENT RÉGIONALISÉE					
Italie	8 074 communes	95 provinces	NUTS III	20 régions dont 5 à statut spécial	NUTS II
Espagne	8 082 communes	50 provinces	NUTS III	17 communautés autonomes	NUTS II
Belgique	589 communes	10 provinces	NUTS II	3 régions 3 communautés	NUTS I
PAYS FÉDÉRAUX					
Suisse	communes			23 cantons	
Allemagne	16 068 communes	426 kreise et 87 villes- arrondissement	NUTS III	16 länder dont 3 villes- Etat	NUTS I
Autriche	2 301 communes			9 länder	•

Source : A. DELCAMP. Les collectivités décentralisées de l'Union européenne, col. Les études de la documentation française. La Documentation française. Paris. 1994.

• Niveau NUTS en cours de réalisation

1.1.2 Analyse géographique : les données géo-physiques, démographiques et économiques sur les pays

A. Les données de base

Le tableau 2 permet de comparer, pour une période donnée (1991-1993), la France aux autres pays européens selon trois types d'indicateurs :

- le premier met en évidence les caractéristiques démographiques et géographiques des pays en fonction de la population, de la superficie et de la densité,
- le second présente le nombre d'agglomérations en fonction de leur poids démographique. Il faut noter que la classification retenue en cinq catégories se prête parfaitement à l'analyse des réseaux de villes français et des pays ayant une population importante (Royaume-Uni, Italie, Espagne, Allemagne). Concernant les pays moins peuplés, on observe que seules trois voire deux catégories sont concernées. Les réseaux de ville sont constitués d'entités urbaines moins importantes que nous analyserons plus précisément à l'échelle régionale,
- le troisième rend compte de la richesse et du niveau d'équipement de la population par le biais du PIB par habitant et du taux de motorisation pour 1 000 habitants (les données Eurostat ne sont pas complètes pour ce critère).

Au regard du premier indicateur on observe que l'Union européenne comprend quatre grands types de pays :

- ceux qui disposent d'un territoire vaste (plus de 240 000 Km²) avec une population importante (plus de 40 millions d'habitants) : France, Royaume-Uni, Italie, Espagne, Allemagne,
- ceux qui disposent d'un grand territoire avec une population peu nombreuse (moins de 10 millions d'habitants) : Suède, Finlande, Grèce, Portugal,
- ceux qui ont un territoire restreint (moins de 100 000 Km²) avec une population nombreuse : Belgique, Autriche, Pays-Bas,
- ceux qui ont une superficie réduite et une faible taille démographique : Danemark, Irlande, Suisse.

La France se situe donc dans le premier grand type de pays aux côtés d'États qui ont en outre comme caractéristiques communes avec la France un découpage régional semblable (taille et nombre d'entités régionales) à l'exception du Royaume-Uni.

Nous retrouvons ces mêmes pays avec l'analyse du second indicateur montrant une relation étroite entre population importante, grand territoire et réseau de ville.

Les cinq pays possèdent tous des grandes agglomérations de plus de deux millions d'habitants et les villes de 100 000 à 500 000 habitants y sont nombreuses.

B. Les régions urbaines exclues de l'analyse

Il faut préciser que les entités territoriales administratives couvrant de grandes régions urbaines sont exemptes de l'analyse :

- Paris, Île-de-France,
- Londres, Comté du Grand Londres,
- Bruxelles, Région de Bruxelles,
- Madrid, Communauté de Madrid,
- Athènes-le Pirée, préfecture Attiki,
- La Rhur, land de Rhénanie du Nord Westphalie.

Ce parti pris se justifie par le fait que ces territoires ne présentent pas une configuration spatiale laissant des distances suffisamment importantes (au moins 30 à 40 kilomètres) entre unités urbaines d'ampleur régionale.

La répartition spatiale des agglomérations au sein des territoires nationaux est une donnée qui a un impact direct sur l'organisation des transports interurbains et nous y porterons un regard plus particulier lors de l'analyse à l'échelle régionale.

C. Comparaisons d'ordre géographique et socio-économique

Au regard des indicateurs de richesse et de niveau d'équipements, les similitudes entre les pays appartenant avec la France au premier groupe ne sont plus flagrantes. En effet, en ce qui concerne le niveau du PIB par habitant (exprimé en standards de pouvoir d'achat sur une base 100 regroupant les quinze pays de l'Union européenne) l'Espagne, le Royaume-Uni ont un PIB inférieur à la moyenne communautaire alors que la France, l'Italie et l'Allemagne se situent au dessus de la moyenne.

Le critère du taux de motorisation n'a pas pu être obtenu pour l'ensemble des pays.

Le tableau de la page suivante présente ces données géographiques pour les pays de l'Union européenne et pour la Suisse.

TABLEAU 2

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DONNÉES GÉOGRAPHIQUES DES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE ET DE LA SUISSE

	Danemark	Finlande	France	Grèce	Irlande	Pays-Bas	Portugal	R.U.	Italie	Espagne	Belgique	Suisse	Autriche	Allemagne	Suède
Population (1 000 habitants) en 1991	5180	5055	57529	10346	3560	15239	9859	57959	56932	39114	10068	6908	7909	80614	8692
Superficie (1 000 Km ²) en 1991	43	337	544	132	70	41	92	244	301	504	30	41	83	356	450
Densité en hab./Km ² en 1991	120	15	105	78	50	369	106	237	189	77	329	167	94	225	19

Réseau de ville (1992) Agglomération de :

• plus de 5 millions d'habitants			Paris 9 319 000					Londres 6 700 000						Conurbation Rhin/Rhur	
• de 2 à 5 millions d'habitants				Athènes Le Pirée 3 427 000				Manchester	Rome 2 800 000 Milan Naples	Madrid 3 200 000 Barcelone 2 900 000				Berlin 3 400 000	
• de 1 à 2 millions d'habitants	Copenhague 1 366 000		Lille Lyon Marseille			Amsterdam 1 038 000 Rotterdam 1 040 000	Lisbonne 1 200 000	Birmingham Liverpool Glasgow	1		Bruxelles 1 000 000		Vienne 1 512 000	Hambourg Munich	Stockholm 1 400 000
• de 500 000 à 1 million d'habitants		Helsinki 932 000	2	1	Dublin 861 000	1	Porto 990 000	4	2	4	2	Zurich 800 000		10	
• de 100 000 à 500 000 d'habitants	5	2	38	3	1	12		44	40	41	5	4	4	51	10
P.I.B./habitant EUR 15 = 100 en 1993	107	93	112	61	76	102	67	98	105	77	109	N.C.	115	107	106
Taux de motorisation, Véh./1 000 habitants en 1991	163	N.C.	422	203	245	383	N.C.	N.C.	N.C.	351	412	N.C.	N.C.	N.C.	N.C.

Source : EUROSTAT

N.C. : non connu

1.1.3 Synthèse : détermination des niveaux territoriaux de référence.

A. La taille des régions françaises

Au niveau géographique, la superficie des régions françaises (hors Île-de-France) varie entre 8 300 km² (Alsace) et 45 300 km² (Midi-Pyrénées) avec des densités variant de 42 (Limousin) à 320 habitants par kilomètre carré (Nord-Pas-de-Calais). Le niveau régional comparable à celui des régions françaises se situe donc dans une classe de superficie de 10 000 à 60 000 km², les déplacements pris en compte s'effectuant sur des distances de 50 à 250 km.

B. Les niveaux territoriaux comparables

Le tableau 3 ci-dessous présente les niveaux territoriaux comparables à ceux des régions françaises qui sont retenus dans la suite de l'analyse.

TABLEAU 3

Niveaux territoriaux retenus		Équivalent NUTS
Danemark	Pays	NUTS I
Finlande	Provinces (12 entités déconcentrées)	
France	Régions (22)	NUTS II
Grèce	Régions (4)	NUTS I
Irlande	Pays	
Pays-Bas	Pays	
Portugal	5 Commissions de coordination régionale	NUTS II
Royaume-Uni	11 Régions standards	NUTS I
Suède	Comtés (24)	
Italie	Régions (20 dont 5 à statut spécial)	NUTS II
Espagne	Communautés autonomes (17)	NUTS II
Belgique	Régions (3)	NUTS I
Suisse	Pays	
Allemagne	Länder (16)	NUTS I
Autriche	Länder (9)	

Les niveaux territoriaux retenus répondent à deux logiques :

- une logique institutionnelle qui tient compte des structures politico-administratives des pays. On remarque que cette logique s'applique essentiellement aux grands États qui sont fédéraux ou fortement régionalisés (Italie, Espagne, Belgique, Allemagne, Autriche, Suède). Les niveaux territoriaux de référence correspondent à des collectivités décentralisées que l'on peut rapprocher des régions françaises sur le plan des compétences administratives,
- une logique fonctionnelle tenant compte de la superficie et de la population. Elle s'applique plus particulièrement, aux pays dont les entités décentralisées n'ont pas de caractéristiques physiques ni démographiques communes avec celle des régions françaises (Danemark, Finlande, Grèce, Irlande, Pays-Bas, Portugal,

Royaume-Uni, Suisse). Les territoires de référence retenus pour ces pays sont comparables avec les régions françaises sur le plan des caractéristiques démographiques et socio-économiques.

Dans la suite de l'étude, les niveaux territoriaux de référence sont appelés "régions".

1.2 PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION DES SYSTÈMES DE TRANSPORT AU SEIN DES PAYS DE L'UNION EUROPÉENNE

L'organisation du système des transports publics dans les pays européens n'est pas figée.

Des évolutions significatives en termes d'organisation et d'exploitation des transports sont apparues dans plusieurs pays, notamment depuis la promulgation de la directive européenne 91/440 qui prévoit une gestion séparée des infrastructures et de l'exploitation des systèmes de transports.

Cette directive a été l'occasion pour les pays de l'Union de réfléchir à l'organisation des transports.

Notre présentation de l'organisation des systèmes de transport régionaux de voyageurs en Europe reflète la situation existante au début des années 90. Elle s'appuie sur deux études publiées en 1993 :

- celle de W.J Tyson, "Contractual relations between authorities and operators", réalisée pour l'UITP,
- celle du Conseil des communes et régions d'Europe, "Les compétences des collectivités locales et régionales en matière de transports publics dans la Communauté européenne".

Les changements intervenus depuis 1993 sont intégrés dans l'analyse lorsque les données sur le thème sont disponibles, notamment à travers les articles de la presse spécialisée.

Nous présentons également certaines évolutions récentes concernant les mouvements de dérégulation du système des transports dans l'Union européenne et les changements législatifs au sein des États.

L'analyse de l'organisation générale des transports collectifs régionaux a été abordée sous deux angles.

Le premier considère les autorités responsables des transports, c'est-à-dire les structures qui décident de l'organisation (consistance du réseau, mode d'exploitation, financement). Le second s'attache à repérer les opérateurs, leur statut et leur relation avec les autorités responsables.

Une synthèse pour chaque partie reprend les éléments essentiels qui se dégagent de l'analyse par pays.

Les tableaux qui présentent de manière synthétique les informations sont accompagnés d'un commentaire par pays (cf. annexe 1).

Pour chaque pays le territoire de référence, déterminé lors de la première partie, est rappelé. La présence d'un astérisque signale que le territoire de référence n'est pas un échelon décentralisé de l'organisation territoriale de l'État.

1.2.1 "Régions" et autorités organisatrices

L'objet de cette analyse consiste d'une part, à identifier les différents niveaux d'autorités intervenant dans l'organisation des transports régionaux, et d'autre part, à préciser si à l'échelon territorial retenu dans le cadre de l'étude correspond effectivement un niveau d'organisation des transports.

Pour cette analyse, la question de la définition du transport régional s'est posée. Cette définition ne recouvre pas la même réalité selon la superficie et la répartition spatiale des entités urbaines dans chaque pays étudié.

Pour la Suisse le transport régional de voyageurs se situe à l'échelle de la Confédération, pour l'Allemagne cette échelle est celle du länd.

Notre conception du "régional", en ce qui concerne les transports, s'appuie sur le niveau territorial de référence que nous avons déterminé dans le premier chapitre (1.3. Synthèse : détermination des niveaux territoriaux de référence).

L'organisation et l'exploitation des transports régionaux sont analysées distinctement pour les transports par fer et par autocar.

Le tableau 4 ci-après présente ces éléments pour chacune des régions et pour chacun des deux modes de transport collectif.

TABLEAU 4

LES AUTORITÉS RESPONSABLES DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS DANS LES PAYS EUROPÉENS

Pays	Belgique		Danemark		Italie		Espagne		Portugal		Grèce		Pays-Bas	
Territoires de références	Région		Danemark *		Région		Communautés autonomes		Commissions régionales *		Régions *		Pays-Bas *	
Modes de transports	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car
Responsabilité du territoire de référence dans l'org. des transp.	non	oui	oui	non	non	oui	possible sous conditions	oui	non	non	non	non	oui	oui
Participation financière du territoire de référence :														
- Infrastructure	non	oui	oui	non	non	oui	oui	oui	non	non	non	non	non	oui
- Exploitation	non	oui	oui	non	non	oui	oui	oui	non	non	non	non	oui	oui
Autres intervenants publics	Etat		Comté	Comté	Etat		Etat		Etat	Etat	Etat	Etat	Etat	
Intervenants privés			Commune								préfecture			

Pays	Pays-Bas		Irlande		Angleterre		Suisse		Allemagne		Autriche		Finlande	
Territoires de références	Pays-Bas*		Irlande*		Région standard*		Suisse*		Länd		Länd		Province	
modes de transports	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car
Responsabilité du territoire de référence dans l'org. des transp.	oui	oui	oui	oui	non	possible si organisée en PTA	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non
Participation financière du territoire de référence :														
- Infrastructure	oui	oui	oui	oui	non	possible oui	oui	oui	oui	oui	non	oui	non	non
- Exploitation	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	non
Autres intervenants publics					Etat P.T.A. P.T.E.	counties districts P.T.A.	canton	commune	Etat	Landkreise	Etat	Etat	Etat	groupe de communes
Intervenants privés					opérateurs privés	opérateurs privés								

Plusieurs constatations s'imposent ainsi :

1) Au sens de notre définition du niveau territorial de référence, quatre pays, le Danemark, l'Irlande, les Pays-Bas et la Suisse ont été assimilés à des régions.

Cette notion d'État-région recouvre en fait des situations différentes quant à l'organisation des transports :

- aux Pays-Bas et en Irlande, c'est l'État seul qui organise les transports interurbains ferroviaires et routiers,
- en Suisse, l'organisation des transports ferroviaires et routiers est partagée entre l'État et les collectivités locales (cantons/communes),
- au Danemark, l'État intervient aux côtés des collectivités locales dans l'organisation du système ferroviaire mais leur laisse le soin d'organiser les transports routiers.

Il est évident que, pour ces quatre États, il y a une relation claire entre le niveau territorial choisi et la compétence d'organisation assurée par l'État.

2) Dans trois pays (Finlande, Portugal, Grèce), la région n'intervient pas dans l'organisation du système. En Grèce et au Portugal ¹, c'est l'État qui est l'autorité organisatrice du système tant pour les transports ferroviaires que routiers. En Finlande, si c'est également l'État qui s'occupe du transport ferroviaire, les transports routiers sont organisés par des regroupements de communes.

3) Dans quatre pays, la Région intervient dans l'organisation des systèmes routiers et ferroviaires. Il s'agit de l'Autriche, de l'Allemagne, de la Suède et de l'Espagne.

Dans ces pays, l'organisation du transport ferroviaire est partagée avec l'État, alors que pour les transports routiers les situations sont différentes :

- en Autriche, l'État intervient comme pour le ferroviaire,
- en Allemagne, le länd partage ses compétences avec le niveau de collectivité local (Landkreise),
- en Espagne et en Suède ce sont les régions, Communautés ou Comtés, qui organisent seules les transports collectifs.

4) Dans deux pays, la Belgique et Italie, la région qui correspond à une entité administrative décentralisée n'intervient que dans l'organisation du transport routier, l'État couvrant celle du transport ferroviaire.

5) Enfin, le Royaume-Uni constitue un cas particulier dans la mesure où l'échelon retenu pour l'étude ("région standard") ne correspond pas à une collectivité

¹ Une évolution de l'organisation territoriale est en cours au Portugal qui donnerait davantage de pouvoirs aux collectivités territoriales et qui reconnaîtrait l'existence des "commissions régionales" en tant que collectivités. L'État décentraliserait donc ses pouvoirs notamment dans le domaine de l'organisation des transports.

territoriale (exceptées l'Écosse et l'Irlande du Nord) et où la déréglementation existante pour les transports routiers, et en cours pour les transports ferroviaires, ne fait intervenir que marginalement l'État ou les collectivités dans l'organisation du système.

Globalement, on note une constante dans le rôle que l'État peut avoir dans l'organisation des transports. Il est le plus souvent présent dans le transport par fer, même dans certains pays fortement régionalisés (Belgique, Italie) où il ne partage pas cette responsabilité avec la collectivité régionale .

Sa compétence pour le transport par car se manifeste dans les cas où :

- le pays est fortement centralisé et n'a pas de niveau territorial intermédiaire entre l'État et la commune (Portugal et Grèce),
- le niveau régional retenu se confond avec l'État (Suisse, Pays-Bas, Irlande).

La responsabilité de l'État s'estompe quasi-complètement dans les pays qui ont adopté une dérégulation importante dans l'organisation de leurs transports de voyageurs (Angleterre).

Pour certaines régions retenues, on observe que la responsabilité des transports est partagée entre plusieurs acteurs même pour un seul mode.

Cela se remarque pour les pays où la responsabilité des transports incombe à une structure dans laquelle plusieurs échelons territoriaux sont présents ou dans les pays où infrastructures de transport ferroviaire et exploitation du réseau ont été séparées .

C'est le cas au Danemark pour le fer (compagnies de droit privé détenues par l'État, les Comtés et les communes), en Suisse, en Allemagne, en Autriche et en Finlande pour l'ensemble des transports publics.

1.2.2 "Régions" et opérateurs de transport

Comme pour l'analyse portant sur les liens entre autorités organisatrices et régions, il s'agit ici d'identifier la ou les relations existantes entre régions et opérateurs (exploitants) de transport.

Deux aspects viennent interférer ou plus exactement régler cette relation :

- l'un économique (régulation/dérégulation),
- l'autre technique (infrastructures et technologies des transports).

Ainsi, les régions retenues ne correspondent pas forcément aux régions des exploitants aussi bien ferroviaires que routiers. Ceux-ci peuvent être plusieurs à exploiter les réseaux dans la même région ou à exploiter un réseau sur deux ou plusieurs régions.

En ce qui concerne les opérateurs exploitant les réseaux ferroviaires régionaux nous retrouvons en premier lieu, dans tous les pays, les compagnies nationales de chemin de fer.

Cependant, deux éléments viennent remettre en cause leur monopole dans l'exploitation des réseaux régionaux.

Le principal est le mouvement de dérégulation du transport ferroviaire en Europe sous l'impulsion des directives européennes et des résultats financiers parfois alarmants de certaines compagnies (les amenant à fermer des lignes de chemin de fer secondaires). Mais l'État, par le biais de sa compagnie nationale, reste le plus souvent le propriétaire des infrastructures.

Parallèlement à ce mouvement de dérégulation, de nombreux pays européens ont décentralisé leur compétence en matière de transport local et régional ou le font actuellement.

Ceci a pour conséquence que les collectivités décentralisées, profitant de la dérégulation du marché du transport ferroviaire, deviennent autorités organisatrices et font appel à des compagnies privées ou créent leur propre compagnie pour exploiter leur réseau ferré. Ceci permet aux collectivités de maintenir des lignes, d'en créer ou d'en réouvrir.

Ces collectivités sont fortement impliquées dans ces nouvelles entreprises exploitantes soit parce qu'elles détiennent la totalité ou une grande partie du capital, soit parce qu'elles financent les déficits d'exploitation ou financent les investissements.

Ainsi, dans six pays (Danemark, Suède, Suisse, Allemagne, Autriche et Grande-Bretagne), on notera une multiplicité d'opérateurs privés ou mixtes intervenant dans le cadre de la déréglementation et de la décentralisation.

A contrario, dans les pays du Sud (Portugal, Espagne, Grèce) mais également en Belgique, Irlande et en Finlande, la Société nationale publique est l'unique opérateur du système ferroviaire.

En ce qui concerne le transport régional par autocar, le mouvement de déréglementation est depuis longtemps la situation dominante dans la grande majorité des pays européens à l'exception de la Belgique et des Pays-Bas.

Ceci tient au fait que le déterminant technique n'est pas une contrainte pour ce mode de transport. Il y a donc de nombreux opérateurs privés et ce mouvement tend à s'accroître (en Angleterre il n'y a plus d'opérateurs publics).

On entend par opérateur privé tous les exploitants qui sont en sociétés régies par le droit privé. Les actionnaires de ces sociétés peuvent donc être des acteurs publics.

En outre, les opérateurs publics sont dans certains cas amenés à sous-traiter l'exploitation de leur réseau à des petites compagnies privées.

Globalement, seuls la Grèce et le Portugal se distinguent des autres pays européens par l'absence d'opérateurs publics de transport routier.

TABLEAU 5

LES OPÉRATEURS

Pays	Belgique		Danemark		Italie		Espagne		Portugal		Grèce		Suède	
Territoires de références	Région		Danemark *		Région		Communautés autonomes		Commissions régionales		Régions *		Comté	
Modes de transports	fer	car	fer	fer	car	fer	car	fer	car	car	fer	car	fer	car
Opérateurs publics	oui(u)	oui(u)	oui(p)	oui	oui(u)	oui(p)	oui(p)	oui	oui(u)		oui(u)		oui	oui
Opérateurs privés		oui(p)	oui(p)	oui		oui(p)		oui(p)		oui(p)		oui(p)	oui(p)	oui

Pays	Pays-Bas		Irlande		Royaume-Uni		Suisse		Allemagne		Autriche		Finlande	
Territoires de références	Pays-Bas *		Irlande*		Région standard *		Suisse*		Länd		Länd		Province	
Modes de transports	fer	car	fer	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	fer	car	car
Opérateurs publics	oui(u)	oui(p)	oui(u)	oui(u)	oui(u)	oui(p)	oui(p)	oui(p)	oui(u)	oui(u)	oui(p)	oui(p)	oui(p)	oui
Opérateurs privés		oui(p)		oui(p)	oui(p)	oui(p)	oui(p)	oui	oui(p)	oui(p)	oui(p)	oui(p)		oui(p)

(u) : opérateur unique

(p) : plusieurs opérateurs

1.3 ADOPTION D'UNE TYPOLOGIE

1.3.1 Analyse géographique régionale

Les tableaux portant sur les régions en annexe 3, présentent les régions de référence selon plusieurs critères. Les données sont issues des trois tomes "Portrait des régions" réalisés par EUROSTAT (Office statistique des communautés européennes).

Nous n'avons pas pu obtenir des données identiques pour les trois nouveaux pays à l'échelle régionale (Autriche, Finlande, Suède), les régions retenues (45 régions) n'apparaissent donc pas dans les tableaux.

En outre, certaines régions n'ont pas été étudiées :

- les régions urbaines mentionnées au 1.2.,
- les régions se confondant avec des territoires insulaires (Canaries, Ceuta et Melilla, Nisia Aigaiou, Kriti, les Açores et Madeire),
- les quatre villes-länder en Allemagne (Berlin, Brandenburg, Bremen, Hamburg).

Ainsi, sur les 125 régions de référence (exception faite des régions françaises), 69 ont été étudiées.

Les critères choisis pour la présentation des régions sont les suivants :

- la population (*1 000),
- la croissance de la population (%) entre 1981 et 1990,
- la superficie de la région (*1 000 km²),
- la densité (habitant par kilomètre carré),

- la structure des agglomérations par taille,
- la configuration urbaine selon trois critères (en étoile, en réseau, linéaire),
- les caractéristiques géo-physiques,
- l'existence d'infrastructures de transport aérien (aéroports d'envergure nationale et internationale),
- l'existence de pôles universitaires de portée régionale et nationale (parfois non indiqués car non communiqués),
- l'existence de pôles économiques qu'ils soient de nature industrielle ou tertiaire,

- le PIB par habitant exprimé en standard de pouvoir d'achat sur une base 100 calculée à partir de l'Europe des douze,
- la répartition des actifs selon les trois grands secteurs d'activités (agriculture, industrie, services),
- le taux de chômage,
- le taux de motorisation pour 1 000 habitants (voitures particulières et deux roues)
- la comparabilité à des régions françaises en termes de superficie (s), de population (p), de densité (d) ou d'emploi (e).

RÉGIONS ESPAGNOLES

Régions	Galicia	Asturias	Cantabria	Païs Vasco	Navarra	La Rioja	Aragon	Castilla y Leon
Population (*1 000)	2 915	1 124	535	2 160	527	266	1201	2 610
Croissance pop. 1981-1990	4	-0,1	4,2	0,9	3,7	4,7	0,4	1,1
Superficie (*1 000 km ²)	29	11	5,3	7,3	10	5	48	94,2
Densité (hab./km ²)	99	79	101	297	51	79	25	28
Agglomérations de :								
. plus de 5 millions d'habitants								
. de 2 à 5 millions d'habitants								
. de 1 à 2 millions d'habitants								
. de 500 000 à 1 million d'habitants				Bilbao-Bilbo			Saragoza	
. de 100 000 à 500 000 habitants	Orense, Coruna	Gijon Oviedo	Santander	San Sebastian, Vitoria-Gasteiz Baracaldo	Pamplona	Logrono	Teruel Huesca	Burgos, Leon, Salamanca, Valladolid, Zamora, Segovia Palencia, Avila
Configuration urbaine	linéaire	linéaire	en étoile	en étoile	en étoile	en étoile	en étoile	en réseau
Caractéristiques géo-physiques	zone côtière, montagne	zone côtière montagne	zone côtière montagne	zone côtière zone forestière	vallée, montagne	montagne	montagne vallée	plateau montagne
Infrastructures transport aérien	2 aéroports Coruna St-Jacques-de-Compostelle	1 Aéroport Avilés	1 Aéroport Santander	2 Aéroports Bilbao-Bilbo Vitoria-Gasteiz	1 Aéroport Pamplona		1 aéroport Saragoza	1 aéroport Valladolid
Pôle universitaire		Oviedo	Santander	Vitoria, Bilbao	Pamplona	Logrono	Saragoza	Valladolid
Pôle économique	Vigo, El Ferrol	Oviedo, Langreo	Santander	Vitoria, Bilbao	Vallée de l'Ebre, Pamplona	Logrono	Saragoza	Valladolid, Burgos, Leon, Salamanca
P.I.B./habitant	59	75	73	94	97	88	84	71
Emploi 1990								
% Agriculture	32	16	16	4	9	14	13	19
% Industrie	25	34	32	42	42	40	35	30
% Services	43	50	53	55	50	46	52	50
Taux de chômage 1990	11,8	17	17	19	11	7	9,2	15
Taux de motorisation, Véh. part./1 000 hab.	342	311	316	312	350	312	311	289
Région comparable	PACA (s) Bretagne (d) Languedoc-Roussillon (s)		Limousin (e)	Franche-Comté (e)			Corse (d)	Midi-Pyrénées (p) Corse (d)

RÉGIONS ESPAGNOLES

Régions	Castilla-la Mancha	Extremadura	Cataluna	Comunidad Valenciana	Andalucia	Murcia
Population (*1 000)	1 695	1 102	6 166	3 902	7 100	1 062
Croissance pop. 1981-1990	2,8	3,5	3,5	7	10	11
Superficie (*1 000 km ²)	79	41,6	32	23	87	11
Densité (hab./km ²)	21	27	193	167	81	94
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants						
. de 1 à 2 millions d'habitants			Barcelona			
. de 500 000 à 1 million d'habitants				Valenciana		
. de 100 000 à 500 000 habitants	Toledo, Ciudad Real, Albacete, Cuenca Guadalajara	Caceres Badaroz	Tarragona, Lérida	Alicante Castello de la plana	Almeria, Granada, Jaén, Malaga, Cordoba, Sevilla, Huelva, Cadiz, Jerez, Algeciras	Murcia Cartagena
Configuration urbaine	en réseau	en réseau	en étoile	linéaire	en réseau	linéaire
Infrastructures transport aérien			1 aéroport Barcelona	2 aéroports Valence Alicante	2 aéroports Malaga, Sevilla	1 aéroport Mar menor
Pôle universitaire			Barcelona	Valencia		
Pôle économique	Guadalajara, Tolède	Caceres Badaroz	Barcelona	Valencia	Axes Cadiz-Sevilla Algeciras Almeria	Murcia Cartagena
P.I.B./habitant	65	49	94	78	59	73
Emploi						
% Agriculture	18	25	3	9	15	12
% Industrie	36	24	44	37	28	33
% Services	46	51	53	54	57	55
Taux de chômage	13	25	12	14	26	16
Taux de motorisation, Véh. part./hab.	275	249	425	390	356	356
Région comparable	Bourgogne et Poitou-Charentes (p) Corse (d)	Aquitaine (s) Franche-Comté (p) Corse (d)	Pays de la Loire et Bourgogne (s)	Lorraine (s) Centre (e)	Languedoc- Roussillon (d)	Ile-de-France (s) Basse-Normandie (e)

RÉGIONS ITALIENNES

Régions	Piemonte	Valle d'Aosta	Liguria	Lombardie	Trentino Alto Adige	Veneto
Population (*1 000)	4 358	115	1 727	8 912	887	4 385
Croissance pop. 1981-1990	-2,7	1,3	-4,5	0,2	1,3	0,9
Superficie (*1 000 km ²)	25,4	3,3	5,4	24	14	18
Densité (hab./km ²)	171	35	319	374	65	239
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants				Milano		
. de 1 à 2 millions d'habitants						
. de 500 000 à 1 million d'habitants						
. de 100 000 à 500 000 habitants	Torino		Genova, Spezia	Bergamo, Brescia	Bolzano, Trento	Venezia, Padova, Verona, Vicenza
Configuration urbaine	en étoile	linéaire	linéaire	en étoile	linéaire	en réseau
Infrastructures transport aérien	1 aéroport Casele		1 aéroport Genova	2 aéroports Milano, Busto		2 aéroports Treviso Venezia
Pôle universitaire	Torino			Milano		
Pôle économique	Torino		Genova, Spezia	Milano	Bolzano	Treviso Vicenza
P.I.B./habitant	121	128	117	139	119	118
Emploi						
% Agriculture	7	10	6	3	11	7
% Industrie	41	28	22	44	26	42
% Services	52	62	72	53	63	51
Taux de chômage	6	2,4	8,5	3,4	2,7	3,9
Taux de motorisation, Véh. part./hab.						
Région comparable	Champagne-Ardenne et Poitou-Charentes (s) P.A.C.A. (p)	Corse (d) Bourgogne (f)	Limousin (a) P.A.C.A. (e)	Franche-Comté (e)	Franche-Comté et Limousin (p) Midi-Pyrénées, Bretagne et Aquitaine (e)	Basse-Normandie (s)

RÉGIONS ITALIENNES

Régions	Friuli-Venezia Giulia	Emilia Romagna	Toscana	Umbria	Marche	Lazio
Population (*1 000)	1 203	3 925	3 561	800	1 431	5 171
Croissance pop. 1981-1990	- 3,4	-0,9	-0,6	1,6	1,3	3,8
Superficie (*1 000 km ²)	7,8	22,1	23	8,4	9,7	17,2
Densité (hab./km ²)	154	177	155	67	143	301
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants						
. de 1 à 2 millions d'habitants						Roma
. de 500 000 à 1 million d'habitants						
. de 100 000 à 500 000 habitants	Trieste	Bologna, Parma, Modena, Ferrara, Ravenna, Piacenza, Rimini, Reggio Emilia	Firenze, Prato, Pisa, Livorno	Perugia, Terni	Ancona	Latina
Configuration urbaine	linéaire	linéaire	en réseau	en réseau	linéaire	en étoile
Infrastructures transport aérien	1 aéroport Montfalcone	2 aéroports Bologna, Forli	1 aéroport Pisa		1 aéroport Ancona	1 aéroport Roma
Pôle universitaire						Roma
Pôle économique	Udine Pordenone	Centre	Livorno	Perugia	Ancona	Roma
P.I.B./habitant	118	130	114	99	104	117
Emploi						
% Agriculture	5	10	6	9	10	5
% Industrie	32	36	35	32	37	20
% Services	63	55	60	59	53	75
Taux de chômage	5,7	10	8	8	6	11
Taux de motorisation, Véh. part./hab.						
Région comparable	Rhône-Alpes et Lorraine (d)	Champagne-Ardenne et Centre (e)	Lorraine, Alsace et Picardie (e)	Corse (s) Poitou-Charentes (e)		Limousin et Basse-Normandie (s) P.A.C.A. (e)

RÉGIONS ITALIENNES

Régions	Campania	Abruzzi	Molise	Puglia	Basilicata	Calabria
Population (*1 000)	5 809	1 267	335	4 069	623	2 153
Croissance pop. 1981-1990	6,3	4	2	5	2	5
Superficie (*1 000 km ²)	13,6	11	4	19	10	15
Densité (hab./km ²)	427	117	76	210	191	143
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants						
. de 1 à 2 millions d'habitants	Napoli					
. de 500 000 à 1 million d'habitants						
. de 100 000 à 500 000 habitants	Salerno	Pescara		Bari, Lecce, Taranto		Catanzaro Cosenza
Configuration urbaine	en étoile	linéaire	en réseau	linéaire	en réseau	linéaire
Infrastructures transport aérien				1 aéroport Bari		
Pôle universitaire	Napoli					
Pôle économique	Napoli	Bande côtière		Polycentrique		
P.I.B./habitant	67	89	79	73	62	57
Emploi						
% Agriculture	9	12	20	17	22	22
% Industrie	32	28	26	25	27	18
% Services	59	60	55	58	52	60
Taux de chômage	10	10	12	14	22	23
Taux de motorisation, Véh. part./hab.						
Région comparable	Midi-Pyrénées et Bretagne (e)	Limousin et Basse- Normandie (e)		Picardie (s). Nord-Pas-de- Calais (p) Limousin (e)		

RÉGIONS ITALIENNES

Régions	Sicilia	Sardegna
Population (*1 000)	5 173	1 658
Croissance pop. 1981-1990	3,5	4
Superficie (*1 000 km ²)	26	24
Densité (hab./km ²)	201	69
Agglomérations de :		
. plus de 5 millions d'habitants		
. de 2 à 5 millions d'habitants		
. de 1 à 2 millions d'habitants		
. de 500 000 à 1 million d'habitants	Palermo	
. de 100 000 à 500 000 habitants	Catania Siracusa, Messina	Cagliari, Sassari,
Configuration urbaine	linéaire	en étoile
Infrastructures transport aérien	2 aéroports, Palermo, Catania	3 aéroports Olbia, Alghero, Cagliari
Pôle universitaire		
Pôle économique	Palermo Catania	
P.I.B./habitant	69	75
Emploi		
% Agriculture	15	14
% Industrie	20	23
% Services	65	63
Taux de chômage	23	19
Taux de motorisation, Véh. part./hab.		
Région comparable	Champagne-Ardenne et Poitou-Charentes (s) Rhône-Alpes (p) Midi-Pyrénées et Bretagne (e)	Lorraine (s), Poitou-Charentes (p), Corse et Languedoc-Roussillon (e)

RÉGIONS GRECQUES

Régions	Voreia	Kentriki
Population (*1 000)	3 330	2 471
Croissance pop. 1981-1990	0,5	0,6
Superficie (*1 000 km²)	57	54
Densité (hab./km²)	58	45
Agglomérations de :		
. plus de 5 millions d'habitants		
. de 2 à 5 millions d'habitants		
. de 1 à 2 millions d'habitants		
. de 500 000 à 1 million d'habitants		
. de 100 000 à 500 000 habitants	Thessaloniki, Larisa, Volos	Patra
Configuration urbaine	en étoile	en étoile
Infrastructures transport aérien	6 aéroports	7 aéroports
Pôle universitaire		
Pôle économique		
P.I.B./habitant	45	46
Emploi		
% Agriculture	31	40
% Industrie	26	21
% Services	43	39
Taux de chômage		
Taux de motorisation, Véh. part./hab.	163	110
Région comparable		

RÉGIONS PORTUGUAISES

Régions	Norte	Centro	Lisboa e Vale do Tejo	Alentajo	Algarve
Population (*1 000)	3 453	1 723	3 309	543	340
Croissance pop. 1981-1990	1,5	-2,2	1,5	-6,1	5,1
Superficie (*1 000 km ²)	21	24	12	27	5
Densité (hab./km ²)	162	73	276	20	68
Agglomérations de :					
. plus de 5 millions d'habitants					
. de 2 à 5 millions d'habitants					
. de 1 à 2 millions d'habitants			Lisboa		
. de 500 000 à 1 million d'habitants	Porto				
. de 100 000 à 500 000 habitants		Coimbra			
Configuration urbaine	en réseau	linéaire	en étoile	en réseau	linéaire
Infrastructures transport aérien	1 aéroport Porto		1 aéroport Lisboa		1 aéroport Faro
Pôle universitaire	Porto	Coimbra	Lisboa		
Pôle économique	Porto	Coimbra, Castelo-Branco, Visieiu	Lisboa		
P.I.B./habitant	47	45	70	50	50
Emploi					
% Agriculture	24	36	10	27	21
% Industrie	42	31	31	25	35
% Services	34	33	59	48	44
Taux de chômage	3	3	7	12	3
Taux de motorisation, Véh. part./hab.					
Région comparable		Lorraine (s) Picardie (p)	Ile-de-France (s)	Languedoc-Roussillon et Bretagne (s)	Languedoc-Roussillon (e)

RÉGIONS ALLEMANDES

	Bade-Wurtemberg	Bayern	Brandenburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedarsachsen
Population (*1000)	9 619	11 221	2 641	5 661	1 964	7 284
Croissance pop. 1981-1990	4,6	3,2	-0,5	1,5	1,3	0,7
Superficie (*1000 km²)	35,7	71	29	21	24	47
Densité (hab./km²)	269	159	91	268	82	154
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants						
. de 1 à 2 millions d'habitants						
. de 500 000 à 1 million d'habitants	Stuttgart					
. de 100 000 à 500 000 habitants	Karlsruhe Friedberg, Pforzheim Heidelberg Heilbronn Reutlingen, Ulm	München Nürnberg, Augsburg, Regensburg, Würzburg, Erlangen	Potsdam Cottbus	Frankfurt Wiesbaden, Kassel	Schwerin Rostock	Hannover Braunschweig, Göttingen, Wolfsburg, Hildesheim, Bremerhaven
Configuration urbaine	en réseau	en réseau	en étoile	linéaire	en réseau	en réseau
Infrastructures transport aérien	1 aéroport Böblingen	4 aéroports Bayreuth, Hof, Freising, München			1 aéroport Stralsund	2 aéroports Hannover Braunschweig
Pôle universitaire	Constance	München, Bayreuth, Bamberg, Passau				
Pôle économique	Stuttgart, polycentrique	polycentrique	Potsdam, Cottbus	Frankfurt /Wiesbaden, Kassel	Schwerin Rostock	Nord/Est Sud/Est
P.I.B./habitant	118	113		128		97
Emploi (1987)						
% Agriculture	4	7	15	3	20	6
% Industrie	46	42	44	38	34	35
% Services	51	51	41	60	47	59
Taux de chômage	3	3		4		7
Taux de motorisation, Véh. part./hab.	533	531		542		507
Région comparable		Ile-de-France (p)	Picardie et Pays-de-Loire (d)	Alsace (e)	Languedoc-Roussillon (p, d)	Midi-Pyrénées (s), Picardie (e)

RÉGIONS ALLEMANDES

Régions	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen
Population (*1 000)	3 702	1 065	4 901	2 965	2 595	2 684
Croissance pop. 1981-1990	1,9	-0,3	-5,3	-4	0,3	-1,6
Superficie (*1 000 km ²)	20	2,6	18	20	16	16
Densité (hab./km ²)	186	416	267	145	165	165
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants						
. de 1 à 2 millions d'habitants						
. de 500 000 à 1 million d'habitants						
. de 100 000 à 500 000 habitants	Mainz, Koblenz	Saarbrücken	Leipzig, Chemnitz, Dresden, Zwickau	Halle, Magdeburg, Dessau	Lübeck, Kiel	Erfurt, Gera
Configuration urbaine	linéaire	en étoile	en réseau	en réseau	en étoile	linéaire
Infrastructures transport aérien		1 aéroport Saarbrücken				1 aéroport Erfurt
Pôle universitaire	Koblenz		Leipzig			
Pôle économique	Mainz, Koblenz	Saarbrücken	Dresden, Chemnitz	Halle, Magdeburg, Dessau		polycentrisme
P.I.B./habitant	99	101			94	
Emploi						
% Agriculture	6	1	7	12	6	10
% Industrie	39	43	55	49	31	53
% Services	56	57	38	39	63	37
Taux de chômage	4,5	7			6	
Taux de motorisation, Véh. part./hab.	532	533			503	
Région comparable	Picardie (s) Franche-Comté (e)	Franche-Comté (p)	Basse-Normandie (s)	Picardie (s)	Franche-Comté et Limousin (s)	Franche-Comté et Limousin (s)

RÉGIONS BELGES, HOLLANDAISES, DANOISES, SUISSES, IRLANDAISES

Régions	Vlaams Gewest	Wallonie	Pays-Bas	Danemark	Suisse	Irlande
Population (*1 000)	5 740	3 244	15 000	5 135	6 908	3 503
Croissance pop. 1981-1990	2,1	0,5	5	0,3		1,8
Superficie (*1 000 km ²)	14	17	34	43,1	41	68,9
Densité (hab./km ²)	425	193	439	119	167	51
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants						
. de 1 à 2 millions d'habitants			Amsterdam, Rotterdam	Copenhague		
. de 500 000 à 1 million d'habitants			Utrecht		Zurich	
. de 100 000 à 500 000 habitants	Antwerpen,Gent,Brugge	Charleroi, Namur, Liège	12 villes, dont La Haye, Eindhoven et Groningue	Odense, Arhus, Aalborg	Genève, Bâle, Berne, Lausanne	Dublin, Cork
Configuration urbaine	en réseau	linéaire	en réseau	linéaire	en réseau	en étoile
Infrastructures transport aérien	5 aéroports		17 aéroports	3 aéroports Copenhague, Alborg, Velje	3 aéroports Genève, Bâle, Zurich	5 aéroports Dublin,Limerick, Galway, Cork, Waterford
Pôle universitaire				Copenhague		Dublin
Pôle économique		Charleroi, 2 axes N/S et E/O		Ile de Sjælland		Dublin
P.I.B./habitant	103	82	102	107		67
Emploi						
% Agriculture	3	3	2	6	3	15
% Industrie	33	26	28	26	34	28
% Services	64	71	70	68	63	57
Taux de chômage	8	11	8	10		16
Taux de motorisation, Véh. part./hab.	415	395	383			239
Région comparable	Nord-Pas-de-Calais (e)	Limousin et Franche- Comté (s)		Rhône-Alpes (p)		Midi-Pyrénées, Bourgogne et Auvergne (d)

RÉGIONS DU ROYAUME-UNI

Régions	North	Yorkshire and Humberside	East-Midlands	East-Anglia	South-East	West-Midlands
Population (*1 000)	3 075	4 952	4 019	2 059	4 666	5 219
Croissance pop. 1981-1990	-1,7	0,6	4,7	9,4	7	0,7
Superficie (*1 000 km ²)	15	15	15	13	24	13
Densité (hab./km ²)	200	321	258	164	196	401
Agglomérations de :						
. plus de 5 millions d'habitants						
. de 2 à 5 millions d'habitants						
. de 1 à 2 millions d'habitants						Birmingham
. de 500 000 à 1 million d'habitants		Sheffield	Nottingham		Bristol	
. de 100 000 à 500 000 habitants	Newcastle-Upon- Tyne, Sunderland, Easington, Stockton-on-Tees, Middlesbrough, Carlisle	Leeds, Bradford, Wakefield, Barnsley, Doncaster, Rotherham, Beverley, Kingston-Upon-Hull, Scarborough	Derby, Leicester, Northampton, Newark-on-Trent	Norwich, Ipswich, Huntingdon, Peterborough	Bournemouth, plymouth, Swindon, Gloucester	Newcastle-Under-Lyme, Stoke-on-Trent, Coventry, Wolverhampton, Dudley, Solihull, Walsall
Configuration urbaine	linéaire	linéaire	linéaire	en réseau	en étoile	en réseau
Infrastructures transport aérien	2 aéroports Newcastle, Stockton	1 aéroport Leeds	1 aéroport Nottingham	3 aéroports Ipswich, Norwich, Cambridge	4 aéroports, St Austel, Exeter, Bristol, Bournemouth	2 aéroports Warwick, Birmingham
Pôle universitaire	Newcastle-Upon- Tyne, Sunderland, Durham	Leeds, Bradford, Sheffield, Hull, York	Nottingham, Leicester, Loughborough	Cambridge	Bristol	Birmingham
Pôle économique	Est	Axe Leeds/Sheffield	Axe à l'ouest Nord/Sud		Bristol, Plymouth	Agglomération de Birmingham
P.I.B./habitant	91	93	99	106	103	97
Emploi						
% Agriculture	1	1	2	4	3	1
% Industrie	35	35	39	29	27	39
% Services	64	64	59	67	70	60
Taux de chômage	9	7	5	4	4	6
Taux de motorisation, Véh. part./hab.						
Région comparable			Franche-Comté (s)	Nord-Pas-de-Calais (s)		

RÉGIONS DU ROYAUME UNI

Régions	North-West	Wales	Scotland	Northern-Ireland
Population (*1 000)	6 389	2 881	5 102	1 589
Croissance pop. 1981-1990	-1,4	2,3	-0,1	3,7
Superficie (*1 000 km ²)	7,3	21	77	14,1
Densité (hab./km ²)	871	139	66	113
Agglomérations de :				
. plus de 5 millions d'habitants				
. de 2 à 5 millions d'habitants	Manchester			
. de 1 à 2 millions d'habitants	Liverpool		Glasgow	
. de 500 000 à 1 million d'habitants				
. de 100 000 à 500 000 habitants	Blackpool, Burnley-Nelson, Blackburn, Wigan, Rochdale, Bolton, Bury, Oldham, St Helens, Preston, Stockport, Birkenhead	Cardif, Newport, Swansea	Edinburgh, Aberdeen, Dundee,	Belfast
Configuration urbaine	en réseau	en réseau	en réseau	en étoile
Infrastructures transports	2 aéroports Blackpool, Liverpool		9 aéroports dont Glasgow, Edinburgh	2 aéroports, Antrim, Londonderry
Pôle universitaire			Glasgow, Edinburgh	Belfast
Pôle économique		Cardiff, Newport, Swansea	Glasgow, Edinburgh	Belfast
P.I.B./habitant	97	87	99	79
Emploi				
% Agriculture	1	2	2	4
% Industrie	34	32	30	27
% Services	66	66	68	70
Taux de chômage	8	7	9	
Taux de motorisation, Véh. part./hab.				
Région comparable	Ile-de-France (d)		Aquitaine (d)	Poitou-Charentes (p)

1.3.2 Grille d'analyse typologique

Plusieurs grilles d'analyse peuvent être proposées dans le cadre d'une comparaison avec les régions françaises. Nous en avons retenu quatre :

La première repose sur une approche régionale en termes de données géographiques.

Elle se présente comme suit :

	1	2	3	4
A Population millions (d'habitants)	0 à 2	2 à 4	4 à 6	+ de 6
B Superficie (*1 000 km ²)	- de 10	de 10 à 25	de 25 à 50	+ de 50
C Densité (hab/km ²)	- de 100	de 100 à 200	de 200 à 300	+ de 300
Réseau urbain :				
D villes de + de 500 000 habitants	0	1	2	+ de 2
E villes entre 100 000 et 500 000 habitants	- de 5	de 5 à 10	de 10 à 15	+ de 15
F Configuration urbaine	en étoile	en réseau	linéaire	-
G % Population agricole	+ de 20	de 20 à 10	de 10 à 5	- de 5

La seconde relève du domaine de l'organisation des transports collectifs régionaux.

Elle distingue :

- les régions n'ayant aucune compétence dans l'organisation des transports,
- les régions ayant une compétence uniquement pour le mode routier,
- les régions ayant une compétence pour les deux modes.

La troisième propose une analyse selon l'implication des régions dans le financement de l'exploitation des transports (seul le financement de l'exploitation a été retenu en raison du caractère aléatoire du financement des investissements, qui dépend de la nature des infrastructures, du type de projet).

Elle distingue :

- les régions n'intervenant dans le financement de l'exploitation d'aucun des deux modes de transport,
- les régions intervenant uniquement dans le financement de l'exploitation ferroviaire,
- les régions intervenant uniquement dans le financement de l'exploitation des transports par car,
- les régions intervenant dans le financement de l'exploitation des deux modes.

La dernière compare l'offre de transport sous l'angle des réseaux. Cependant, au regard de l'information disponible concernant l'offre de transport à l'échelle régionale, il ne nous a pas été possible de la mettre en oeuvre. En effet, les données ne sont pas accessibles pour toutes les régions et des problèmes de définition et de comptabilisation (statut des routes, recensement des voies ferrées incertain) sont apparus. Les données sur lesquelles nous pouvions nous appuyer n'étaient donc ni complètes ni totalement fiables.

1.4 POSITION DES RÉGIONS FRANÇAISES VIS-À-VIS DE LA TYPOLOGIE

1.4.1 Présentation des régions

La typologie des régions françaises a été établie à partir des mêmes indicateurs socio-économiques et géographiques que ceux rassemblés pour les régions européennes.

En outre, pour les régions françaises sont présentées les caractéristiques des réseaux de transport (source SES) :

- longueur des réseaux (distinctement pour routes nationales, autoroutes, voies ferrées ouvertes aux voyageurs),
- usage ferroviaire TER (voyageurs x kilomètres),
- offre et usage des transports par autocar (tous réseaux confondus).

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES DES RÉGIONS FRANÇAISES

	RÉGIONS	BASSE-NORMANDIE	BOURGOGNE	CENTRE	CHAMPAGNE-ARDENNE	HAUTE-NORMANDIE	PICARDIE
Population (en milliers)		1397	1612	2391	1347	1747	1826
Superficie (km²)		17589	31582	39151	25606	12317	19399
Densité (hab/km²)		79	51	61	53	142	94
Réseau de ville : Agglomérations							
• 1 à 2 millions d'habitants							
• de 500 000 à 1 million d'habitants							
• de 100 000 à 500 000 habitants		1	1	2	2	1	1
Caractéristiques géo-physiques		plaine	plaine	plaine	plaine	plaine	plaine
P.I.B./habitants (en ECU) (*)		94	98	102	110	108	94
Taux de motorisation (Véh. part./1000 hab.)		427	450	447	423	396	379

(*) Rapporté à la population moyenne et exprimé en indice par rapport à la moyenne communautaire

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES DES RÉGIONS FRANÇAISES

	RÉGIONS	MIDI- PYRENEES	AQUITAINE	LIMOUSIN	RHONE- ALPES	AUVERGNE	LANGUEDOC- ROUSSILLON	P.A.C.A.
Population (en milliers)		2 451	2 816	720	5 418	1 318	2 149	4 325
Superficie (km²)		45 348	41 308	16 942	43 698	26 013	27 376	31 400
Densité (hab/km²)		54	68	42	124	51	78	138
Réseau de ville : Agglomérations								
• 1 à 2 millions d'habitants					1			
• de 500 000 à 1 million d'habitants		1	1					2
• de 100 000 à 500 000 habitants			2	1	4	1	3	3
Caractéristiques géo-physiques		plaine/ montagne	plaine	plaine/ montagne	plaine/ montagne	montagne	montagne/ plaine	plaine/ montagne
P.I.B./habitants (en ECU) (*)		95	102	86	109	91	84	101
Taux de motorisation (Véh. part./1000 hab.)		465	456	474	426	458	422	408

(*) Rapporté à la population moyenne et exprimé en indice par rapport à la moyenne communautaire

TABLEAU SYNOPTIQUE DES DONNÉES DÉMOGRAPHIQUES DES RÉGIONS FRANÇAISES

RÉGIONS	NORD-PAS DE CALAIS	LORRAINE	ALSACE	FRANCHE- COMTE	PAYS DE LA LOIRE	BRETAGNE	POITOU- CHARENTES
Population (en milliers)	3 971	2 300	1 635	1 103	3 082	2 811	1 604
Superficie (km²)	12 414	23 547	8 280	16 202	32 082	27 208	25 809
Densité (hab/km²)	320	98	197	68	96	103	62
Réseau de ville : Agglomérations							
• 1 à 2 millions d'habitants							
• de 500 000 à 1 million d'habitants	1						
• de 100 000 à 500 000 habitants	7	3	4	2	4	3	3
Caractéristiques géo-physiques	plaine	plaine	plaine/ montagne	plaine/ montagne	plaine	plaine	plaine
P.I.B./habitants (en ECU) (*)	89	92	113	103	97	91	89
Taux de motorisation (Véh. part./1000 hab.)	343	387	412	415	419	432	477

(*) rapporté à la population moyenne et exprimé en indice par rapport à la moyenne communautaire

STRUCTURE DE L'OFFRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS RÉGIONAUX

	RÉGIONS	BASSE- NORMANDIE	BOURGOGNE	CENTRE	CHAMPAGNE- ARDENNE	HAUTE- NORMANDIE	PICARDIE
INFRASTRUCTURES							
<i>Réseau routier : routes nationales + autoroutes (en km)</i>		939	1 803	2 271	1 620	989	1 433
• route (km)/1 000 habitants		0,6	0,8	0,7	0,9	0,5	0,6
• route (km)/superficie (km ²)		0,05	0,04	0,04	0,05	0,07	0,06
• autoroute (km)/1 000 habitants		0,04	0,34	0,36	0,29	0,10	0,17
• autoroute (km)/superficie (km ²)		0,003	0,027	0,028	0,023	0,008	0,014
<i>Réseau ferroviaire (voies ouvertes aux voyageurs)</i>		658	1 533	1 541	1 000	605	1 129
• Km ligne/1 000 habitants		0,5	1	0	0,7	0,3	0,6
• Km ligne/superficie (km ²)		0,04	0,05	0,04	0,04	0,05	0,06
Nombre de gares							
SERVICES							
<i>Réseau ferroviaire (en millions de voyageurs km)</i>		50	172	340	106	138	374
• Voyageurs km/habitant (TER)		36	107	142	79	79	205
<i>Réseau routier</i>							
• Car km/habitant		27,4	23,5	27,6	21,2	28,4	19,3
• Voyageur km/superficie (km ²)		0,07	0,04	0,06	0,04	0,12	0,07
OPÉRATEURS							
<i>Réseau ferroviaire</i>							
• public		SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF
• privé		-	CFD	Blanc Argent	-	-	-
<i>Réseau routier</i>							
• public							
• privé		-	-	lignes régionales	lignes régionales	-	-

STRUCTURE DE L'OFFRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS RÉGIONAUX

RÉGIONS	MIDI- PYRENEES	AQUITAINE	LIMOUSIN	RHONE- ALPES	AUVERGNE	LANGUEDOC- ROUSSILLON	P.A.C.A.
INFRASTRUCTURES							
<i>Réseau routier : routes nationales + autoroutes (en km)</i>	1 861	1 947	836	3 631	1 309	1 827	2 578
• route (km)/1 000 habitants	0,7	0,5	1	0,5	0,8	0,7	0,4
• route (km)/superficie (km ²)	4	3%	4%	6%	4%	5%	6%
• autoroute (km)/1 000 habitants	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
• autoroute (km)/superficie (km ²)	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000	0,000
<i>Réseau ferroviaire (voies ouvertes aux voyageurs)</i>	1 387	1 360	870	2 104	1 172	987	958
• Km ligne/1 000 habitants	0,6	0,5	1	0,4	0,9	0,4	0,2
• Km ligne/superficie (km ²)	0,30	0,03	0,05	0,05	0,04	0,04	0,03
Nombre de gares							
SERVICES							
<i>Réseau ferroviaire (en millions de voyageurs km)</i>	464	297	83	752	150	244	376
• Voyageurs km/habitant (TER)	189	105	115	139	114	114	87
<i>Réseau routier</i>							
• Car km/habitant	24,0	27,4	21,6	25,6	18,5	22,4	25,9
• Voyageur km/superficie (km ²)	0,03	0,06	0,02	0,09	0,03	0,04	0,10
OPÉRATEURS							
<i>Réseau ferroviaire</i>							
• public	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF
• privé	-	-	-	-	-	-	CFTA
<i>Réseau routier</i>							
• public							
• privé	lignes régionales	-	-	-	lignes régionales	-	lignes régionales

STRUCTURE DE L'OFFRE DES TRANSPORTS COLLECTIFS RÉGIONAUX

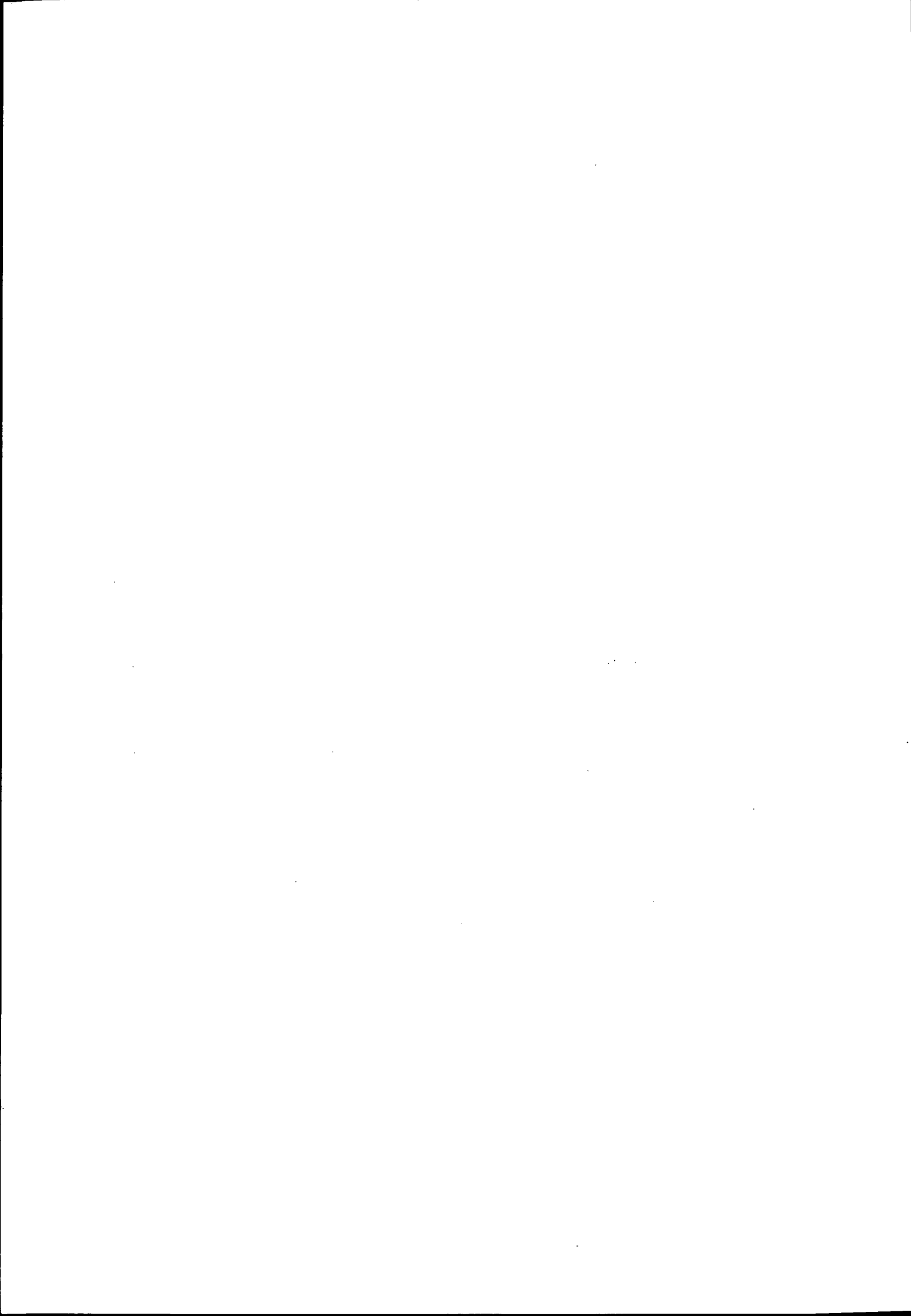
	RÉGIONS NORD-PAS DE CALAIS	LORRAINE	ALSACE	FRANCHE- COMTE	PAYS DE LA LOIRE	BRETAGNE	POITOU- CHARENTES
INFRASTRUCTURES							
<i>Réseau routier : routes nationales + autoroutes (en km)</i>	1 569	1 878	766	987	1 542	1 310	1 343
• route (km)/1 000 habitants	0,3	0,6	0,3	0,7	0,5	0,5	0,7
• route (km)/superficie (km ²)	9%	6%	7%	5%	5%	5%	4%
• autoroute (km)/1 000 habitants	0,00	0,00	0,00	0,00	-	-	0,00
• autoroute (km)/superficie (km ²)	0,000	0,000	0,000	0,000	-	-	0,000
<i>Réseau ferroviaire (voies ouvertes aux voyageurs)</i>	1 020	1 382	641	731	1 188	1 027	928
• Km ligne/1 000 habitants	0,2	0,6	0,4	0,7	0,4	0,4	0,6
• Km ligne/superficie (km ²)	0,08	0,06	0,08	0,04	0,04	0,04	0,04
Nombre de gares							
SERVICES							
<i>Réseau ferroviaire (en millions de voyageurs km)</i>	691	370	336	142	256	184	75
• Voyageurs km/habitant (TER)	174	161	205	129	83	65	47
<i>Réseau routier</i>							
• Car km/habitant	20,6	28,4	28,2	31,3	25,1	24,8	25,6
• Voyageur km/superficie (km ²)	0,22	0,08	0,21	0,07	0,07	0,08	0,06
OPÉRATEURS							
<i>Réseau ferroviaire</i>							
• public	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF	SNCF
• privé	-	-	-	-	-	CFTA	-
<i>Réseau routier</i>							
• public							
• privé		lignes régionales					

1.4.2 Principales caractéristiques des régions françaises

L'analyse des fiches synthétiques permet de dégager des indicateurs caractérisant les différentes régions françaises en vue de les comparer aux autres régions européennes.

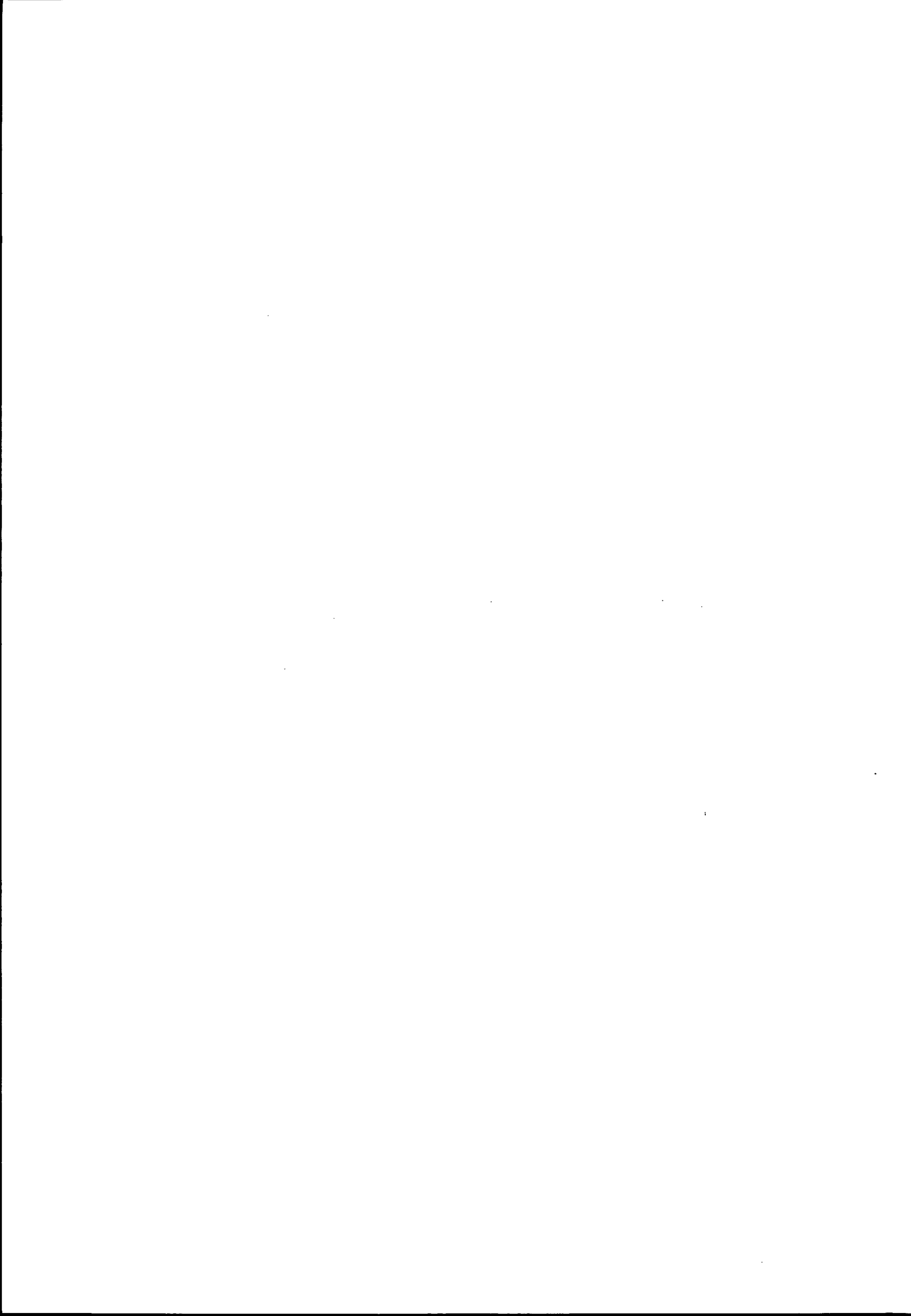
Les critères géographiques font apparaître plusieurs tendances caractérisant les régions françaises :

- on remarque qu'en termes de population les régions françaises sont concentrées dans les classes 1 (0 à 2 millions d'habitants) et 2 (2 à 4 millions d'habitants), deux régions seulement (PACA et Rhône-Alpes) se situant en classe 3 (4 à 6 millions d'habitants) et aucune en classe 4,
- la classification sous l'angle de la superficie fait apparaître que la majorité des régions françaises se situent en classe 3 (de 25 000 à 50 000 km²) alors que les régions européennes sont concentrées dans la classe 2 (de 10 000 à 25 000 km²),
- la densité des régions françaises est globalement faible avec une majorité de régions qui se placent en dessous de 100 habitants par km² et bien que le même constat vaille pour les régions italiennes, espagnoles et portugaises, on y observe une répartition plus équilibrée entre les différentes classes,
- comme la majorité des régions européennes, la plupart des régions françaises n'ont pas d'agglomération de plus de 500 000 habitants, et une seule (Nord-Pas-de-Calais) possède plus de cinq agglomérations situées entre 100 000 et 500 000 habitants,
- si la répartition des régions européennes entre les trois types de configuration urbaine (en étoile, en réseau, linéaire) est assez équilibrée, les régions françaises se classent en majorité dans la catégorie des villes en réseau, les autres se répartissant également entre les catégories "en étoile" et "linéaire",
- enfin, en ce qui concerne la proportion de la population active employée dans le secteur primaire, les classes 2 et 3 (entre 5 % et 20 %) concentrent la majorité des régions françaises, cinq régions seulement ayant moins de 5 % de leur population active travaillant dans ce secteur.



CHAPITRE II

L'ANALYSE APPROFONDIE D'UN ÉCHANTILLON DE SEPT "RÉGIONS"



2.1 DÉTERMINATION DES RÉGIONS PERTINENTES POUR L'ÉTUDE COMPARATIVE

2.1.1 Établissement d'une grille d'analyse

A partir de l'analyse et de la classification des régions européennes et françaises, il est possible d'établir des catégories de régions présentant des caractéristiques communes.

Nous avons choisi de retenir ici plus particulièrement trois critères :

- le premier de ces critères, la densité, est un élément qui permet de traduire le volume de la demande en transport,
- le second critère, la configuration urbaine, précise la nature de l'offre en indiquant de manière suggestive quelles peuvent-être les formes des réseaux de transports existant dans les régions,
- le troisième critère, la compétence transport, traduit l'implication de la région dans l'organisation des différents modes de transports.

La comparaison des régions est présentée dans le tableau ci-après.

TABLEAU 6

TPOLOGIE POUR LA DÉTERMINATION DES RÉGIONS PERTINENTES POUR L'ÉTUDE COMPARATIVE - CLÉ D'ENTRÉE LA DENSITÉ

Configuration urbaine	Compétences transports	Densité moins de 100	Densité de 100 à 200	Densité de 200 à 300	Densité plus de 300
EN ÉTOILE	Aucune compétence	Voreia, Kentriki		Lisboa e Vale do Tojo	
	Compétence car	Navarra, La Rioja, L'Aragon, Sardaigne	Cantabria, Piemonte		Lombardie, Lazio, Campagna
	Compétence dans les 2 modes	Aquitaine, Limousin, Auvergne, Brandenburg, Basse-Normandie, Midi-Pyrénées	Cataluna, Schelwig-Holstein	Pais Vasco	Saarland
EN RÉSEAU	Aucune compétence	Poitou-Charentes, Alentajo	Norte, South-East, West-Midlands, Pays de Galles, East-Anglian, Noord-Nederland	Oost-Nederland	North-West, West-Nederland, Zuid-Nederland
	Compétence car	Castilla-la-Mancha, Extremadura, Andalucia, Castilla y Leon, Molise	Toscana, Umbria, Basilicata	Veneto	Vlaams Gewest
	Compétence dans les 2 modes	Picardie, Centre, Mecklenburg, Vorpommern, Scotland, Bourgogne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Pays-de-Loire	Rhône-Alpes, Bayern, Nierdarsachen, Sachen-Anhalt, canton de Berne, Haute-Normandie, Bretagne	Sachen, Baden-Wurtemberg	Nord-Pas-de-Calais
LINÉAIRE	Aucune compétence	Centro, Algarve		North, East-Midlands	Yorkshire & Humberside
	Compétence car	Murcia, Galicia, Asturias, Trentino, Valle d'Aosta	Friuli, Marche, Calabria, Emilia-Romagna, Abbruzzi, Wallonie	Puglia, Sicilia	Liguria
	Compétence dans les 2 modes	Lorraine, Languedoc-Roussillon	Alsace, P.A.C.A., Rheinland-Pfalz, Thuringen, Valenciana	Hessen	

Les cantons Suisse n'apparaissent pas dans le tableau, à l'exception de celui de Berne, faute de données

2.1.2 Choix des régions²

Sur la base du tableau présenté page précédente, deux propositions de sept régions pour l'analyse approfondie ont été initialement soumises au comité de pilotage.

La première proposition s'appuyait sur le niveau de comparabilité géographique avec les régions françaises. Nous y trouvons donc une majorité de régions à faible densité (moins de 200 habitants par km², une seule région de plus de 300 habitants par km²) avec une répartition équivalente de régions à structure urbaine en étoile (deux régions), en réseau (trois régions) et en linéaire (deux régions).

Il s'agissait de :

la communauté de Valence, l'Écosse, Le Piémont, la Bavière, le Brandebourg, le North-West, Wallonie.

La Wallonie et le Piémont n'avaient pas d'équivalent au sein des régions françaises (cf. tableau 6). Cependant, ces deux régions présentaient des caractéristiques proches par rapport aux régions françaises en terme de densité (entre 100 et 200 habitants par km²). En outre, elles permettaient d'avoir une diversité de pays représentés et une répartition équilibrée en terme de configuration urbaine.

La seconde proposition s'affranchissait du principe de comparabilité en termes géographiques, en privilégiant la diversité des contextes nationaux et la richesse des expériences ou des projets en matière d'organisation des transports.

Elle portait sur :

la Catalogne, la Sarre, West-Nederland, le South-East, le canton de Berne, la Lombardie et la région Sud de la Suède.

Le choix de la Sarre se justifiait par sa position frontalière avec la France comme la Catalogne. Dans le cas où une seule région frontalière aurait paru suffisante pour l'étude, une alternative à cette seconde proposition aurait pu consister à remplacer la Sarre par la Bavière.

Dans le cas où l'on aurait conservé deux régions frontalières en excluant la Sarre (il y a déjà une région à forte densité), celle-ci aurait pu être remplacée par le Bade-Wurtemberg.

Bien que la Suède ne fasse pas partie de l'analyse typologique, faute de données régionales correspondant au découpage NUTS retenu, l'évolution du contexte de l'organisation des transports dans ce pays avait conduit à retenir une région suédoise pour l'analyse approfondie (cf. annexe 1 la Suède).

² Bien que les structures administratives ayant fait l'objet de l'enquête n'aient pas toutes le même statut, dans un souci de simplification, nous les appellerons "régions" dans la suite de l'étude.

A l'issue d'un examen approfondi de chacune de ces deux propositions, le choix final s'est porté sur les sept régions suivantes :

- en Allemagne : le Bade-Wurtemberg en raison de la dynamique actuelle y existant et de sa plus grande comparabilité avec les régions françaises que la Sarre ou la Bavière,
- en Suisse : le canton de Zürich en raison de la plus grande diversité dans son organisation des transports que le canton de Berne,
- en Espagne : la Communauté de Valence ³ et la Catalogne, compte tenu de la richesse et de la variété des expériences de ces deux régions, de façon à la fois à disposer d'une région périphérique du sud de l'Europe dans l'échantillon et à pouvoir analyser la diversité des situations à l'intérieur d'un même contexte national,
- en Italie : la Lombardie, en dépit de son caractère métropolitain, compte-tenu de l'intérêt des expériences actuellement en cours dans cette région,
- au Royaume-Uni : l'Écosse, dont l'expérience récente s'inscrit dans un contexte déréglementé à l'instar du reste du territoire britannique, en raison de sa comparabilité géographique avec certaines régions françaises et de l'existence d'une identité régionale ancienne,
- en Autriche : la région de Vienne, appelée Basse-Autriche, qui permet d'élargir l'investigation à un nouveau membre de l'Union européenne tout en disposant d'une situation plus comparable que celle d'un pays scandinave et en conservant l'idée d'une double représentation dans l'échantillon du "modèle" germanique.

Par ailleurs, il a été convenu qu'un panorama de la situation du Randstad aux Pays-Bas serait réalisé, en s'aidant le plus possible de la documentation existante, afin d'enrichir l'analyse de l'alternative d'une prise en charge nationale des problèmes de transport à l'échelle d'une grande région urbaine.

Le tableau de la page suivante reprend les principales caractéristiques de ces régions.

2.1.3 Principales données de contexte

Avant d'étudier dans leur spécificité chacune des régions retenues, il est nécessaire de replacer, de manière synthétique, la problématique des transports régionaux de voyageurs de ces différentes régions, dans leur contexte institutionnel, géographique et socio-économique respectifs.

Le volet institutionnel permet d'identifier les niveaux de décision politique et d'administration des territoires.

C'est en somme le moyen de repérer quelles sont les prérogatives et les compétences des échelons régionaux retenus par rapport à l'État et aux autres "collectivités territoriales".

³ L'entretien avec la Communauté de Valence n'a pu se faire que beaucoup plus tard que les autres. Entre temps, il avait été convenu de remplacer cette région par l'Andalousie, autre région espagnole intéressante pour sa politique transport et appartenant à la périphérie sud de l'Europe. Des données ont donc été recueillies également sur cette région, qui sont intégrées dans l'étude.

Cette approche explique le degré d'implication des régions dans l'organisation et le financement des transports.

Au niveau institutionnel, les huit régions choisies (Andalousie incluse, Randstadt exclu) font partie de pays européens où l'autonomie des régions est plus grande qu'en France puisqu'à l'exception de l'Écosse qui ne dispose pas d'un parlement, les autres structures régionales peuvent promulguer des lois.

Il convient toutefois de noter qu'en Écosse les lois du parlement britannique sont adaptées au droit écossais.

A l'exception de l'Autriche où la "région" choisie ne correspond pas au découpage institutionnel des Länder, les autres "régions" correspondent à une structure politique.

Le cadre géographique aussi bien dans sa dimension géomorphologique que dans son approche urbaine et démographique est un élément essentiel de compréhension des systèmes de transports.

Il explique la politique d'aménagement et de desserte du territoire suivie jusqu'alors et permet de comprendre les logiques et les mesures qui sous-tendent les politiques actuelles et futures.

Au niveau de la structure géographique, quatre régions ont une structure urbaine en étoile avec un pôle central important (Barcelone, Milan, Zürich et Vienne). Deux ont un réseau de villes importantes (Écosse et Bade-Wurtemberg), deux ont une structure linéaire (Communauté de Valence et Andalousie).

Toutes ces régions comportent des zones de piémont et de montagne et comprennent donc des secteurs d'accès relativement difficile.

L'importance de ces territoires montagneux dans les régions d'Espagne et en Écosse entraîne une densité d'habitat relativement faible (inférieure à 200 habitants par km²) qui est comparable à celles des régions françaises sauf le Nord-Pas-de-Calais qui, lui, peut être comparé aux quatre autres régions en termes de densité mais pas pour le relief.

L'analyse du contexte socio-économique permet de déterminer le niveau de richesse des régions, le profil du tissu économique et donne une image des besoins en matière de transports collectifs pour les mouvements pendulaires.

En termes d'activité, les régions étudiées se caractérisent par l'importance de l'emploi industriel (30 à 46 %), sensiblement plus élevé que dans les régions françaises.

En matière de réseaux de transport, six régions comportent soit plusieurs opérateurs ferroviaires (en dehors des transports ferrés urbains), soit plusieurs réseaux distincts exploités par le même opérateur (Écosse). Seule l'Andalousie n'a pour seul opérateur ferroviaire que l'exploitant national.

La déréglementation des transports n'est réelle qu'en Écosse avec, de plus, suffisamment d'ancienneté pour qu'un premier bilan puisse en être fait.

Dans les autres régions (sauf l'Andalousie), la présence de l'État et des collectivités reste très forte, au niveau de l'organisation comme du financement.

Ces principales caractéristiques montrent que l'échantillon étudié correspond à des régions où le pouvoir local est plus développé qu'en France. Dans la plupart des régions choisies il a favorisé un développement des transports régionaux. C'est d'ailleurs pour partie l'intérêt de leurs expériences qui a amené le choix de ces régions pour une analyse approfondie.

2.2 PRÉPARATION DES ENTRETIENS

La préparation a consisté d'une part en une recherche documentaire et d'autre part en l'identification des interlocuteurs pertinents.

2.2.1 Les acteurs des transports dans les régions retenues

Nous avons essayé de réaliser des entretiens avec une ou plusieurs personnes représentant l'autorité organisatrice des transports (une personne chargée de la planification, une autre du volet financier), avec des personnes représentatives des opérateurs ferroviaires et routiers et, si possible, avec des responsables d'autorités organisatrices d'un autre niveau.

Afin de mieux préparer l'entretien et de recueillir le plus possible de données statistiques, un guide d'entretien et un questionnaire (données quantitatives) ont été envoyés auparavant aux différents interlocuteurs.

Les guides comportaient un tronc commun de questions et une partie spécifique se rapportant au contexte particulier (au niveau des données générales et de la situation des transports) de chaque région étudiée.

2.2.2 Contenu du guide d'entretien

Le guide comportait d'abord une présentation de ce que l'on appelle "transports régionaux de voyageurs" afin d'homogénéiser le champ couvert d'un entretien à l'autre.

Nous entendons par transports régionaux de voyageurs les trajets effectués en train ou en car par la population habitant dans le territoire de référence retenu quelque soit le motif, à l'exception du transport scolaire, à l'exclusion du transport local au sein d'une agglomération ou à l'intérieur d'un périmètre restreint de petites villes.

Pour certaines régions, la discussion autour de cette définition a pu amener la prise en compte d'une distance minimum ou maximum.

Le guide comprenait ensuite les questions se rapportant aux aspects suivants des systèmes régionaux de transports : organisation, fonctionnement, planification et financement.

2.3 SYNTHÈSE PAR "RÉGION"

2.3.1 Lombardie

A. Situation géographique et économique

Région	Lombardie
Population (*1 000)	8 912
Croissance pop. 1981-1990	0,2
Superficie (*1 000 km ²)	24
Densité (habitants/km ²)	374
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	Milano
. de 1 à 2 millions d'habitants	
. de 500 000 à 1 million d'habitants	
. de 100 000 à 500 000 habitants	Bergamo, Brescia
Configuration urbaine	en étoile

B. Fonctionnement institutionnel

La République italienne se divise en régions, provinces et communes.

Les vingt régions italiennes ont une autonomie de type législatif. Elles promulguent des lois, possèdent un pouvoir réglementaire et sont autonomes au plan de l'organisation et des finances.

Les provinces et les communes ont une autonomie cadrée par les lois générales de la République et par celles des régions. Leur autonomie financière est limitée, elles dépendent encore largement des transferts financiers de l'État central.

La région de Lombardie est composée de neuf provinces.

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

L'État : les transports ferroviaires sont de la compétence de l'État, qui intervient pour leur financement en complément des ressources issues du trafic. La contribution financière (exploitation et investissement) de l'État intervient désormais de manière planifiée, sous forme d'un contrat de plan entre l'État et les chemins de fer nationaux (Ferrovie dello Stato).

En outre, depuis 1981 l'État verse aux régions le Fonds national des transports (FNT) destiné aux transports interurbains par autocar.

La région : la région de Lombardie est autorité organisatrice pour les transports interurbains routiers. Elle détermine la consistance de l'offre et concède l'exploitation des lignes aux exploitants. La région distribue le FNT aux entreprises de transport interurbain selon les critères qu'elle a définis (compensation selon le coût standard au kilomètre).

La région possède 50 % du capital des Ferrovie Nord Milano, société de chemin de fer exploitant 367 km de lignes dans les zones très urbanisées du Nord et de l'Ouest de Milan. La région intervient dans la détermination de la consistance de l'offre.

Les provinces : sans que cela soit obligatoire, la région a délégué aux neuf provinces l'organisation des lignes interurbaines d'autocars internes aux provinces en gardant un contrôle a priori sur les décisions prises par l'entité provinciale.

Les communes : les communes sont autorités organisatrices pour les transports urbains (lignes régulières et scolaires). Néanmoins, une commune périphérique d'une grande ville peut passer un accord avec cette dernière et son exploitant pour l'exploitation d'une ligne interurbaine qui dépasserait le périmètre de la commune organisatrice.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

La région a mis en place des conférences annuelles avec les collectivités territoriales (provinces et communes) et avec l'exploitant national (FS) pour assurer une concertation sur la consistance de l'offre et pour élaborer des projets de création ou de modernisation d'infrastructures.

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

Les changements actuels dans la région Lombardie avec la création d'une troisième entreprise ferroviaire (Società Ferroviaria Regionale) dans le cadre du projet de "Passante" sont intéressants.

En effet, le projet du "Passante", qui consiste à relier les lignes aboutissant aux gares terminus de l'Ouest à celles aboutissant à l'Est par un souterrain traversant Milan (plus la création de trois gares dans le centre de Milan), est un exemple de concertation entre l'État, la région et les exploitants ferroviaires.

L'entreprise créée pour exploiter le nouveau réseau (Servizio ferroviario regionale) comprendra des lignes des FNM et des FS. Les deux sociétés seront associées à la région qui détiendra 50 % du capital. L'État permet donc à la région d'acquérir la compétence transport en matière ferroviaire, 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.

Il est intéressant de noter que la région a confié aux provinces la responsabilité de planifier le transport interurbain par autocar. La région s'oriente vers le transport ferroviaire, malgré l'engagement financier que cela suppose, en le considérant comme un atout en terme d'image auprès des habitants mais aussi auprès des autres régions italiennes.

2.3.2 Écosse (GRANDE BRETAGNE)

A. Situation géographique et économique

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

B. Fonctionnement institutionnel

Le pouvoir central est relayé, en Écosse, par le Scottish Office qui administre directement dans tous les domaines sauf le Trésor, la défense, les affaires étrangères et la sécurité sociale, qui sont du ressort de Londres.

Jusqu'en 1995, l'Écosse était divisée en neuf régions, elles-mêmes décomposées en districts (deux niveaux).

Une réforme de l'administration territoriale de l'Écosse est entrée en vigueur au 1er avril 1996.

Elle prévoit un découpage en trente deux unités (un seul 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'Écosse 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.

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

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

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 et la démarche d'attribution de services voyageurs par appel d'offres a été engagée.

- fournit le cadre législatif d'ensemble,
- attribue les autorisations de transports aux exploitants par l'intermédiaire du Traffic Commissioner.

- Scottish Office (Édimbourg)

- 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'Édimbourg) possède encore la compagnie qui exploitait le réseau de bus avant 1985 ; toutes les autres régions 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.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

Il n'y pas de procédure ni de structure établie mais il y a, ponctuellement, des négociations. Les seules instances de concertation qui sont dans le même temps autorités organisatrices sont les Passenger Transport Executive (cf. entretien PTE et LCR) qui ont été créés dans sept grandes agglomérations anglaises dont une en Écosse (Glasgow).

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

Comme dans le reste de la Grande-Bretagne, la situation des transports en Écosse est étroitement liée au mouvement de dérégulation/privatisation affectant aussi bien le transport routier que ferroviaire.

L'environnement géographique de l'Écosse qui s'apparente à celui de régions françaises peu urbanisées et au relief accidenté montre que la déréglementation y amène une augmentation de l'offre assurée par différents opérateurs privés d'autocar mais qu'elle entraîne une perte importante de coordination de l'ensemble des dessertes.

La privatisation du Scotrail dont une grande partie du réseau est fortement déficitaire, a jusqu'à présent été plusieurs fois repoussée. Quand elle interviendra, elle permettra de mesurer quelles sont les conditions de maintien de dessertes ferroviaires d'aménagement du territoire dans le contexte Britannique.

2.3.3 Bade-Wurtemberg (ALLEMAGNE)

A. Situation géographique et économique

Région	Bade-Wurtemberg
Population (*1 000)	9 619
Croissance pop. 1981-1990	4,6
Superficie (*1 000 km ²)	35,7
Densité (habitants/km ²)	269
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	
. de 1 à 2 millions d'habitants	
. de 500 000 à 1 million d'habitants	Stuttgart
. de 100 000 à 500 000 habitants	Karlsruhe Fribourg, Pforzheim Heidelberg Heilbronn Reutlingen, Ulm
Configuration urbaine	en réseau

B. Fonctionnement institutionnel

L'Allemagne est un État fédéral composé de seize Länder. Ils partagent la souveraineté étatique dans les domaines que la loi fondamentale attribue au Bund. Ils ont leurs propres compétences en matière de législation, d'administration et de jurisprudence.

Les Länder ont donc la qualité d'État. Afin d'administrer leur territoire, ils disposent d'organes déconcentrés au niveau des Landkreise (ou Kreise). Les Landkreise englobent des territoires de 100 000 à 300 000 habitants à l'exception des grandes métropoles (Stadtkreise). Ils sont à la fois circonscription administrative et collectivité locale de nature intercommunale possédant une personnalité juridique propre avec ses prérogatives et ses compétences.

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

L'État fédéral, le länd, les Kreise et les communes elles-mêmes jouent un rôle dans l'organisation du transport.

L'État fédéral attribue les autorisations de transport, qui ne sont pas liées à une ligne ou une concession donnée mais seulement à l'aptitude professionnelle de l'exploitant routier ou ferroviaire. Par ailleurs, les lois régissant la sécurité des véhicules et leurs modalités d'inspection sont de niveau fédéral.

Le länd reçoit de l'État fédéral des financements au titre de la loi sur le financement des transports communaux et de la loi de régionalisation.

Le länd est l'autorité compétente en matière de transport régional ferroviaire de voyageurs, sauf dans la région de Stuttgart où cette compétence est déléguée à une autorité regroupant le Kreis de Stuttgart et cinq Kreise péri-urbains (Verband Region Stuttgart - VRS).

Il finance l'investissement comme l'exploitation ferroviaire, y compris par l'intermédiaire d'un financement accordé au VRS.

Hors VRS, il décide de la consistance du réseau ferroviaire régional, de sa gestion en termes d'horaires et de son cadencement, sous la contrainte des services prévus pour le trafic longue distance.

En matière de transports routiers de voyageurs, le länd subventionne l'achat de véhicules neufs et les infrastructures d'échanges, gares routières, etc... La promotion des transports collectifs est également assurée par un programme d'innovation.

Les Kreise (neufs urbains et trente-cinq ruraux) ont la responsabilité de l'organisation du transport régional routier de voyageurs. Il s'agit en général de transport sur des distances relativement faibles, le réseau ferré étant très dense sur les liaisons interurbaines principales.

Les Kreise ont la possibilité de subventionner l'exploitation d'une ligne ou de services supplémentaires si aucun exploitant ne s'y risque spontanément. Ils s'associent avec d'autres Kreise en cas d'intérêt partagé. Ils participent au financement des infrastructures d'échanges, gares routières etc... Ils définissent la consistance des réseaux, leur gestion en termes d'horaires, de tarification et de cadencement sous contrainte de ce qui est défini par le länd, notamment l'attribution des concessions.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

La coopération et le travail en partenariat ne sont pas régis par un cadre formel. Il s'agit d'abord d'un souhait politique, puis d'une nécessité pratique et financière. Le principe de base est celui d'une subsidiarité : ce qui peut être fait par un échelon territorial inférieur n'est pas du ressort de celui qui est au-dessus de lui. Le problème est simplifié par la répartition des tâches en fonction du mode, le ferroviaire incombant au länd et le routier en Kreis.

Le länd dispose d'un plan général des transports. Les Kreise ont élaboré ou sont en train d'élaborer des plans locaux.

Les lignes directrices de la politique des transports sont donc établies au niveau du länd, qui a opté pour une promotion très poussée des transports collectifs. Le mode de consultation est informel, mais le processus fonctionne bien jusqu'à présent. En théorie, il serait toutefois possible qu'un Kreis décide de limiter sévèrement les financements disponibles pour les transports publics; le länd aurait alors peu de moyens directs d'influer sur l'offre routière.

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

Trois facteurs au moins concourent à créer un terrain favorable au développement des transports publics dans ce länd :

- la géographie,
- la volonté politique, qui reflète une société très consciente des enjeux environnementaux des transports,
- d'imposants moyens financiers, notamment ceux mis à disposition du länd par l'État Fédéral à cet effet.

En matière de transports ferroviaires, le soutien massif du länd est nécessaire pour que la séparation régional/interrégional opérée par l'exploitant DB ne se concrétise pas par un réseau "à deux vitesses". Il existe par ailleurs d'épineux problèmes de répartition des coûts d'usage de l'infrastructure entre différents types de circulation.

En matière de transports routiers, le programme de financement des véhicules neufs par le länd crée un contexte très favorable au dynamisme des exploitants, tout en laissant une part importante du risque à ces exploitants et aux Kreise.

Grâce à un cadre législatif et financier clair mais assez peu directif, les opérateurs et les acteurs institutionnels semblent éprouver moins de difficulté à mettre en place une offre coordonnée que dans d'autres pays d'Europe.

Cependant, la perspective d'une baisse programmée des transferts financiers de l'État fédéral vers le länd annonce le ralentissement des investissements et une période de recentrage sur l'offre existante, fortement déficitaire.

2.3.4 Basse-Autriche

A. Situation géographique et économique

Région	Neider-Osterreich
Population (*1 000)	1 473
Croissance pop. 1981-1990	
Superficie (*1 000 km ²)	1,9
Densité (habitants/km ²)	
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	
. de 1 à 2 millions d'habitants	Vienne
. de 500 000 à 1 million d'habitants	
. de 100 000 à 500 000 habitants	
Configuration urbaine	en étoile

B. Fonctionnement institutionnel

L'organisation institutionnelle de l'Autriche se décompose en trois niveaux : l'État, les Länder et les communes. Comme pour l'Allemagne le principe de subsidiarité régit les relations entre les trois échelons.

Les pouvoirs législatifs et administratifs se partagent entre le gouvernement fédéral et les Länder. Les communes sont des collectivités possédant une administration autonome et assurant en même temps un rôle de délégation administrative

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

Les districts tarifaires : l'organisation des transports est fondée sur l'existence de districts tarifaires (cf. ci-dessous).

L'État fédéral siège au comité directeur des cinq districts présents en Basse-Autriche à travers ses représentants des ministères des finances et des transports, et il contribue à leur financement. Il finance ainsi 50 % du coût du district tarifaire de Vienne - le VOR -, et 33 % du coût des autres districts tarifaires.

Il met des moyens financiers à la disposition des Länder pour la promotion des transports collectifs, par exemple une partie des revenus de la fiscalité sur les carburants est répartie sur la base d'une clé définie dans la loi de péréquation financière (Finanzausgleichgesetz).

Il participe au financement de l'infrastructure ferroviaire avec une part variable qui avoisine 80 % de la part régionale de l'investissement.

Il est l'actionnaire unique des chemins de fer fédéraux ÖBB et de la poste, exploitants très importants.

Il est théoriquement responsable des horaires ferroviaires. Il est par ailleurs responsable de la réglementation d'ensemble du transport routier.

Les Länder siègent aux comités directeurs des cinq districts et contribuent à leur financement.

Ils possèdent parfois une partie du capital des entreprises exploitantes, quand ce n'est pas la totalité comme dans le cas de Vienne.

Ils peuvent financer des investissements lourds. Dans le contexte actuel, le rôle respectif de l'État et des Länder en la matière est incertain.

Le länd de Vienne couvre le déficit d'exploitation de son réseau interne. Les Länder co-financent des projets pilotes.

Les communes peuvent financer des services.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

Les différents échelons institutionnels se retrouvent dans des districts (Verkehrsverbünde) qui ne participent pas directement au financement des transports mais ont un rôle de coordination, de gestion et de tarification des transports régionaux. Il en existe cinq en Basse-Autriche.

Les cinq districts tarifaires sont gérés par des comités directeurs et des groupes de travail où siègent des représentants des différents niveaux territoriaux et des exploitants. Le modèle organisationnel et financier est sensiblement le même pour tous les districts.

En outre, il existe des commissions multipartites pour la gestion des horaires ("Fahrplankonferenzen") où sont représentés les Länder, les communes et les districts tarifaires. En pratique, elles ont surtout un rôle consultatif et un droit de regard sur les tarifs. Ce sont des lieux de négociation dont le rôle n'est pas très clairement formalisé.

Les exploitants gardent un pouvoir important dans la définition de l'offre. Il faut souligner que l'offre existante est déjà très dense. Le processus généralisé est que l'entreprise propose une amélioration de l'offre et évalue le surcoût engendré, qui est ensuite soumis aux instances politiques. Hormis le ferroviaire, les communes sont directement impliquées dans ce processus. Pour le ferroviaire, les cas de diminution de service ont été très rares et marginaux. Une consultation formelle n'est nécessaire qu'en cas de nouvelle infrastructure ou nouveau point d'arrêt; le reste est géré dans les commissions décrites ci-dessus.

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

La tradition ferroviaire de l'Autriche avait maintenu un climat où les baisses de niveau de service sont rarement envisagées. Dès lors, les montages institutionnels (districts tarifaires et commissions de gestion des horaires) ont surtout été axés sur la production d'un réseau de très grande qualité.

Début 1996, l'exploitant ferroviaire ÖBB n'était pas en mesure de remplir son rôle de service public dans de bonnes conditions financières, car la notion d'autorité

organisatrice n'est pas clairement définie par la loi. Il n'y avait pas d'accord sur les montants que l'État Fédéral devrait verser aux Länder pour le transport régional dans le cadre de la régionalisation (pourtant en vigueur depuis 1994).

La réussite en matière de coordination ne nécessite pas pour autant que l'autorité organisatrice soit aussi dotée du pouvoir de décision en matière d'investissement, comme le montre le cas du VOR, regroupant plusieurs Länder qui gardent leur autonomie de ce point de vue.

2.3.5 Canton de Zürich (SUISSE)

A. Situation géographique et économique

Région	Canton de Zürich
Population (*1 000)	1 169
Croissance pop. 1981-1990	
Superficie (*1 000 km ²)	1,8
Densité (habitants/km ²)	676
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	
. de 1 à 2 millions d'habitants	
. de 500 000 à 1 million d'habitants	Zürich
. de 100 000 à 500 000 habitants	
Configuration urbaine	en étoile

B. Fonctionnement institutionnel

La Suisse est un État confédéral composé de vingt trois cantons, entités autonomes au sein de l'État.

Les cantons ont leur propre constitution (législation, juridiction, force de police) et disposent d'une souveraineté financière.

L'échelon institutionnel inférieur est la commune qui dispose de compétences variables selon le canton dans lequel elle est située.

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

L'organisation des transports est répartie entre les trois échelons de l'administration territoriale, l'échelon cantonal étant très prédominant.

L'État intervient dans le transport régional par l'intermédiaire des deux entreprises fédérales effectuant du transport ferroviaire et routier interne aux cantons, les Chemins de fer fédéraux (CFF) et les Postes, télégraphes et télécommunications. Il a couvert jusqu'à fin 1995 le déficit d'exploitation des deux entreprises fédérales. A partir de janvier 1996, les déficits sont couverts conjointement avec les cantons. L'État fédéral ne participe aux investissements que dans la mesure de leur utilité pour le trafic national et international. Il n'intervient pas dans les décisions relatives à la consistance des réseaux, aux horaires et à la tarification, sinon à travers les CFF et les PTT qui sont impliqués en tant qu'exploitants. Il fournit le cadre réglementaire du transport par autocar.

Le canton est le niveau politico-administratif pertinent en matière de transport régional. Il agit soit directement soit à travers le ZVV (Communauté de Transport Zurichoise). Le canton de Zürich finance directement les investissements lourds justifiés par le transport régional à travers le "fonds du transport" qui est abondé d'un montant annuel fixé par la loi cantonale.

Les communes sont elles aussi impliquées directement et par l'intermédiaire du ZVV dans les transports régionaux.

Le ZVV détient des responsabilités dans l'organisation et la gestion du transport régional (détermination de l'offre, fixation des tarifs, financement, marketing, relations publiques). Il indemnise les entreprises de transport pour leurs frais d'exploitation à partir d'un abondement par les cantons et les communes.

L'originalité du système est que le ZVV perçoit comptablement l'ensemble des recettes de la billetterie régionale. Il agit donc comme un véritable holding financier vis-à-vis du canton, des communes et des exploitants. Entreprise de droit public, ses organes de direction sont sous le contrôle du canton et des communes.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

La coordination est effective au sein du ZVV et du conseil des transports. En pratique, il n'y a plus qu'une autorité organisatrice qui est le ZVV.

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

L'organisation, le financement et la planification du transport régional dans le canton de Zürich comme dans les autres cantons font intervenir plusieurs acteurs institutionnels. Chacun s'engage selon ses intérêts propres qui, semble-t-il, sont convergents avec ceux des autres partenaires.

Les sources de financement sont tripartites : État confédéral, cantons et communes. Leurs relations financières sont inscrites dans des lois cantonales ou prévues par les conventions reliant les intéressés. A ce niveau d'analyse, on remarque que le facteur prépondérant de la politique régionale de transport est la logique partenariale (et non hiérarchique) du processus de financement.

Cette logique est possible car elle s'appuie d'une part, sur l'autonomie et la richesse financière des différentes collectivités publiques, et, d'autre part sur le mode de concertation/consultation du système politico-administratif helvétique.

Elle trouve sa concrétisation dans la structure du ZVV créée par la loi cantonale de mars 1988 à l'occasion du montage du projet du S-Bahn à Zurich, qui nécessitait le financement d'importants investissements.

2.3.6 Communauté autonome de Catalogne (ESPAGNE)

A. Situation géographique et économique

Région	Cataluna
Population (*1 000)	6 166
Croissance pop. 1981-1990	3,5
Superficie (*1 000 km ²)	32
Densité (habitants/km ²)	193
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	
. de 1 à 2 millions d'habitants	Barcelona
. de 500 000 à 1 million d'habitants	
. de 100 000 à 500 000 habitants	Tarragona, Lérida
Configuration urbaine	en étoile

B. Fonctionnement institutionnel

La Catalogne est l'une des dix sept communautés autonomes d'Espagne issues du processus autonomiste engagé en 1978 par l'adoption de la nouvelle constitution espagnole.

Chaque communauté autonome est dotée de services déconcentrés de l'État.

La Generalitat de Catalogne est l'organe politico-administratif (prérogatives législatives et exécutives) de la région. Elle ne dispose pas de ressources budgétaires propres, celles-ci correspondent à 95 % à une dotation annuelle globale de l'État votée aux "Cortes".

L'échelon inférieur est celui des provinces dont l'organe politico-administratif est la "diputaciòn provincial" qui ne détient pratiquement plus de compétence depuis la création des communautés autonomes. La Catalogne est composée de quatre provinces.

Le dernier échelon institutionnel est celui des communes dont l'organe politico-administratif est la municipalité ("ayuntamiento"). Ses compétences, fixées par la constitution et affinées au niveau régional relèvent des domaines de l'administration et de la gestion de son territoire communal.

En Catalogne, de nombreux regroupements de communes ont eu lieu donnant naissance aux "comarcas" (42 comarcas).

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

L'État a en charge le transport interrégional ferroviaire et routier aussi bien en termes d'exploitation que d'infrastructure. Il est détenteur de la RENFE.

Le transport ferroviaire assuré par la RENFE au sein de la Catalogne est du ressort de l'administration centrale en termes d'investissement et de couverture du déficit

d'exploitation, à l'exception de la ligne Lleida/ La Pobla de Segur dont le déficit d'exploitation est couvert à 50 % par la Generalitat après accord entre la RENFE, l'État et la Generalitat.

La Generalitat : sa compétence s'exerce à deux niveaux sur le territoire de la communauté autonome.

Le premier concerne le transport par autocar, pour lequel la Generalitat détient la compétence d'autorité organisatrice. Elle décide de la consistance des réseaux, de la tarification et des horaires (en partenariat avec l'exploitant), opère le choix des exploitants, couvre certains déficits d'exploitation liés à la desserte de zones peu denses ou à des services spéciaux. Elle finance les infrastructures.

Le second correspond au transport ferroviaire. La Generalitat a créé les Ferrocarrils de la Generalitat de Catalogne en 1979 qui exploitent, à l'heure actuelle, 180 km de lignes dans l'aire métropolitaine barcelonaise.

Les coûts d'exploitation sont couverts à 40 % par les recettes tarifaires, 50 % par la Generalitat et le reste par l'État. Les investissements ont été financés jusqu'à présent par la Generalitat. Cependant pour les trois prochaines années, l'État participera aux investissements liés aux infrastructures.

Les provinces :

Elles n'ont aucune compétence.

Les communes :

Les autorités locales que sont les communes ou les comarcas n'ont pas de compétence propre pour agir sur le transport régional de voyageurs, sauf dans des cas précis où la Generalitat leur a confié une mission de diagnostic des difficultés de desserte.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

Les deux autorités organisatrices des transports régionaux que sont l'État et la Generalitat ne sont pas regroupées au sein d'une structure de coordination (il n'existe pas de conseils territoriaux des transports).

La coordination s'effectue de manière informelle entre les services des acteurs institutionnels.

Dans le cadre du plan intermodal de transport de l'aire métropolitaine de Barcelone une commission réunissant l'État, la Generalitat, les "comarcas" et les exploitants a été créée et a pris la compétence d'autorité organisatrice.

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

L'organisation politico-administrative de la communauté autonome de Catalogne, comme celle des autres communautés autonomes, est intéressante à deux niveaux.

D'une part, par rapport au contexte français, on observe qu'il n'existe pas d'échelon institutionnel intermédiaire (entre la région et les communes), comme les départements, ayant une compétence dans l'organisation des transports sur le territoire régional. La communauté autonome est la seule collectivité territoriale s'apparentant à une autorité organisatrice des transports régionaux.

D'autre part, le processus autonome espagnol a permis un transfert de prérogatives (législatives) et de compétences aux régions espagnoles plus affirmé que le mouvement de décentralisation en France ne l'a accordé aux régions françaises. En outre, ce transfert de compétences s'est accompagné d'un transfert financier qui peut amoindrir la réelle autonomie de la région mais qui lui donne les moyens d'assumer sa compétence transport.

La Generalitat de Catalogne participe non seulement au financement du réseau régional de la compagnie de chemins de fer qu'elle possède mais aussi à celui d'une ligne exploitée par la compagnie nationale (Lleida/Pobla de Segur) qui aurait disparu si la Generalitat n'était pas intervenue.

Cependant, la Generalitat doit, à l'heure actuelle, faire appel à l'État dans le cadre de la modernisation de son réseau ferroviaire régional, ce qui indique les limites de son pouvoir financier.

2.3.7 Communauté autonome de Valence (ESPAGNE)

A. Situation géographique et économique

Région	Valence
Population (*1 000)	3 902
Croissance pop. 1981-1990	7
Superficie (*1 000 km ²)	23
Densité (habitants/km ²)	167
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	
. de 1 à 2 millions d'habitants	
. de 500 000 à 1 million d'habitants	Valence
. de 100 000 à 500 000 habitants	Alicante Castellon
Configuration urbaine	linéaire

B. Fonctionnement institutionnel

La région de Valence est l'une des dix sept communautés autonomes d'Espagne issue du processus autonome engagé en 1978 par la nouvelle constitution espagnole.

Chaque communauté autonome est dotée de services déconcentrés de l'État.

La Generalitat de Valence est l'organe politico-administratif (prérogatives législatives et exécutives) de la région. Elle ne dispose pas de ressources budgétaires propres, celles-ci correspondent à 95 % à une dotation annuelle globale de l'État votée aux "Cortes".

L'échelon inférieur est celui des provinces dont l'organe politico-administratif est la "diputaciòn provincial" qui ne détient pratiquement plus de compétences depuis la création des communautés autonomes. La région de Valence est composée de trois provinces.

Le dernier échelon institutionnel est celui des communes dont l'organe politico-administratif est la municipalité ("ayuntamiento"). Ses compétences sont fixées par la constitution et affinées au niveau régional et relèvent des domaines d'administration et de gestion s'effectuant sur son territoire communal.

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

L'État a en charge le transport interrégional ferroviaire et routier aussi bien en termes d'exploitation que d'infrastructure. Il est détenteur de la RENFE.

Le transport ferroviaire assuré par la RENFE au sein de la Communauté de Valence est du ressort de l'administration centrale en termes d'investissements et de couverture du déficit d'exploitation.

La Généralidad : sa compétence s'exerce à deux niveaux sur le territoire de la communauté autonome.

Le premier concerne le transport par autocar, pour lequel la Generalitat détient la compétence d'autorité organisatrice. Elle décide de la consistance des réseaux, de la tarification et des horaires (en partenariat avec l'exploitant), opère le choix des exploitants, couvre certains déficits d'exploitation liés à la desserte de zones peu denses ou à des services spéciaux. Elle finance les infrastructures.

Le second correspond au transport ferroviaire. La Generalitat a créé, en 1986, les Ferrocarrils de la Generalitat de Valence qui exploitent, à l'heure actuelle 223 km de lignes dans l'aire métropolitaine de Valence et d'Alicante (ancien réseau de la compagnie nationale des chemins de fer à voie étroite : FEVE).

Les provinces :

Elles n'ont aucune compétence.

Les communes :

Les autorités locales que sont les communes n'ont pas de compétence propre pour agir sur le transport régional de voyageurs.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

Les deux autorités organisatrices des transports régionaux que sont l'État et la Generalitat ne sont pas regroupées au sein d'une structure de coordination (il n'existe pas de conseils territoriaux des transports).

La coordination s'effectue de manière informelle entre les services des acteurs institutionnels.

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

Comparée à la communauté autonome de Catalogne, celle de Valence a suivi un processus de prise de compétence plus long mais d'une logique comparable (création d'une compagnie régionale ferroviaire, coordination des transports dans l'aire métropolitaine des deux capitales régionales). Les deux expériences espagnoles montrent que les entités régionales se dirigeant vers une implication de plus en plus affirmée dans la politique de transport régional ne peuvent s'affranchir du rôle de l'État en terme de financement.

La décentralisation des transports ferroviaires exploités par la compagnie nationale RENFE n'est pas en discussion.

Dans les aires métropolitaines, une coordination de l'ensemble des réseaux et la mise en place de tarifications communes font partie des préoccupations des responsables rencontrés.

2.3.8 Andalousie (ESPAGNE)

A. Situation géographique et économique

Région	Andalousie
Population (*1 000)	7 100
Croissance pop. 1981-1990	10
Superficie (*1 000 km ²)	87
Densité (habitants/km ²)	81
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	
. de 1 à 2 millions d'habitants	
. de 500 000 à 1 million d'habitants	
. de 100 000 à 500 000 habitants	Almeria, Granada, Jaén, Malaga, Cordoba, Sevilla, Huelva, Cadiz, Jerez, Algeciras
Configuration urbaine	en réseau

B. Fonctionnement institutionnel

L'Andalousie est l'une des dix sept communautés autonomes d'Espagne issues du processus autonome engagé en 1978 par la nouvelle constitution espagnole.

Chaque communauté autonome est dotée de services déconcentrés de l'État.

Le découpage administratif y est identique à celui des autres régions d'Espagne : provinces et communes.

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

L'État a en charge le transport ferroviaire et le transport routier interurbain.

Il finance ces investissements et le déficit de la RENFE avec l'aide de la Junta de Andalucía.

La Junta de Andalucía (équivalent des "Generalitat") intervient à deux niveaux :

- pour le transport par autocar, dont elle est autorité organisatrice, elle accorde des subventions d'exploitation à certains services déficitaires,
- pour le transport ferroviaire, la Junta de Andalucía, suite au plan stratégique ferroviaire élaboré en 1985, participe aux investissements sur certaines lignes du réseau.

Dans le cadre d'une convention de coopération signée avec la RENFE, elle subventionne également certains services ferroviaires. Le réseau concerné représente quatre lignes et 320 km soit 17 % du réseau de la RENFE en Andalousie. Il n'y a pas de compagnies ferroviaires régionales.

D. Coordination entre les différentes autorités organisatrices

L'Andalousie a passé une convention de coopération avec la RENFE mais elle n'est pas représentée au niveau des directions régionales RENFE.

E. Apport de l'expérience de la région en matière de transport régional de voyageurs

Comparée aux deux autres régions espagnoles, l'Andalousie se caractérise par une implication plus forte dans la modernisation du réseau ferroviaire de la RENFE.

Mais il n'y a pas de compagnie régionale en Andalousie.

La création de la ligne à grande vitesse Madrid - Séville s'est accompagnée de l'amélioration des dessertes ferroviaires intervilles.

2.3.9 Randstad (PAYS-BAS)

A. Situation géographique et économique

Région	Pays - Bas
Population (*1 000)	15 000
Croissance pop. 1981-1990	5
Superficie (*1 000 km ²)	34
Densité (habitants/km ²)	439
Agglomérations de	
. plus de 5 millions d'habitants	
. de 2 à 5 millions d'habitants	
. de 1 à 2 millions d'habitants	Amsterdam, Rotterdam
. de 500 000 à 1 million d'habitants	Utrecht
. de 100 000 à 500 000 habitants	12 villes dont La Haye, Eindhoven et Groningue
Configuration urbaine	en réseau

B. Fonctionnement institutionnel

Le royaume des Pays-Bas s'organise territorialement en douze provinces et 640 communes pour la plupart regroupées dans des organes de coopération intercommunale.

Cette organisation des institutions territoriales risque d'être bouleversée prochainement, notamment avec la notification du statut des communes et des provinces. Ces changements vont occasionner des transferts de compétences qui toucheront entre autres le domaine des transports.

C. Répartition des compétences selon l'échelon institutionnel

L'État : l'organisation des transports publics de voyageurs aux Pays-Bas est encore largement dominée par la tutelle de l'État central qui intervient aussi bien au niveau de la consistance des réseaux ferroviaires et routiers que du financement de l'infrastructure et de l'exploitation de ces deux modes sur tout le territoire.

Les communes ont un pouvoir d'organisation des transports locaux, mais le financement est essentiellement assuré par l'État.

L'implication financière des communes existe également dans les compagnies de transports qui leur appartiennent, ce qui est le cas des quatre agglomérations du Randstad.

D. Le Randstad

Le Randstad est la "région" la plus dense et la plus riche des Pays-Bas.

Le terme "région" est à comprendre dans un sens purement géographique, c'est-à-dire un espace aux caractéristiques socio-économiques et urbaines particulières dégageant une certaine unité.

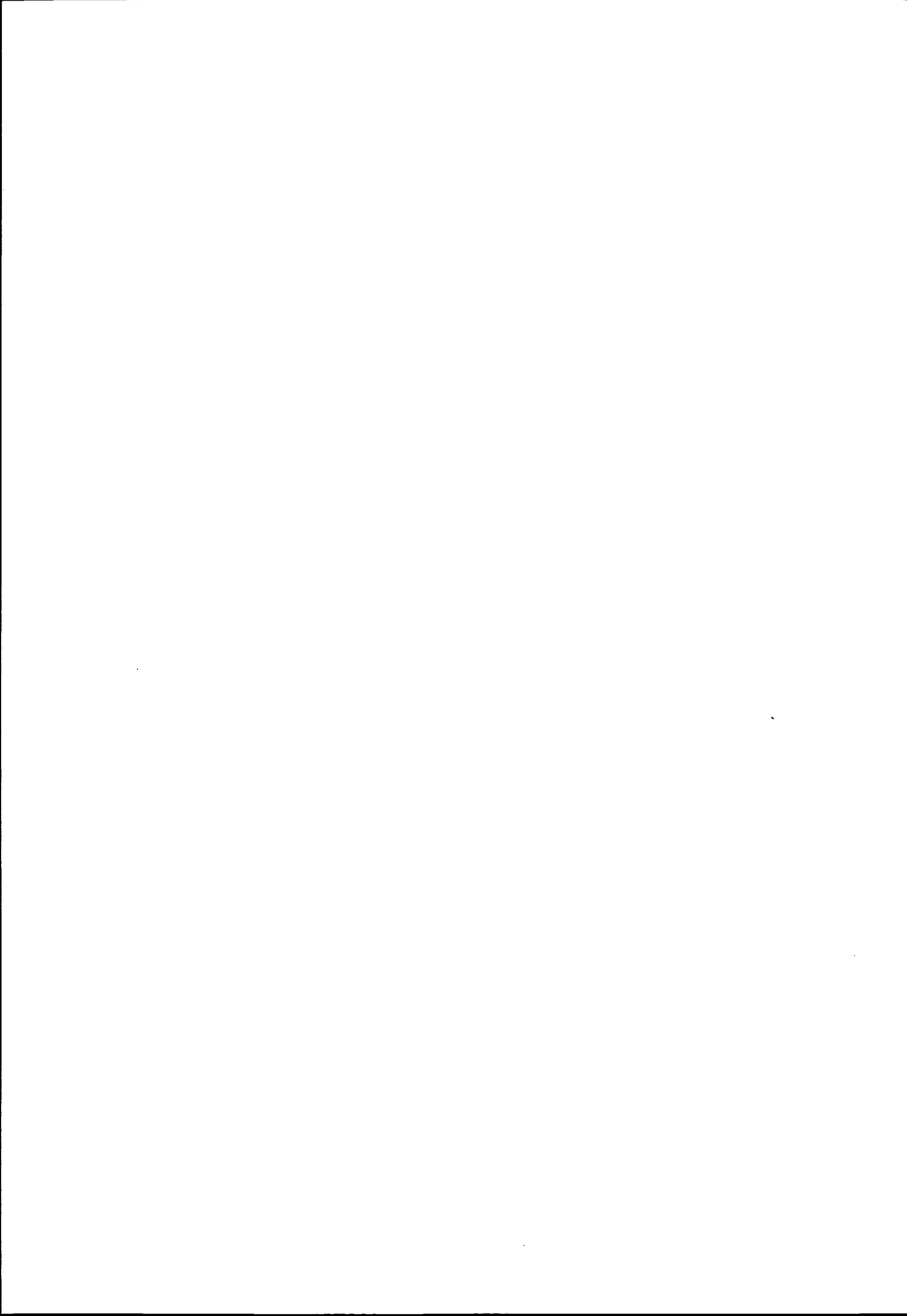
Cette "région" n'est pas une entité politique ni administrative (pour l'instant), elle n'est donc pas une collectivité territoriale décentralisée, mais elle représente un espace économique et démographique prépondérant.

S'étendant sur trois provinces administratives, le Randstad comprend 40 % de la population du pays sur 20 % du territoire (840 habitants au kilomètre carré, densité comparable à l'Île-de-France). Il regroupe les quatre principales agglomérations du pays qui forment aujourd'hui une conurbation (anneau urbain) avec en son centre une zone appelée le "coeur vert", zone moins dense mais où la pression urbaine et surtout périurbaine tend à se renforcer.

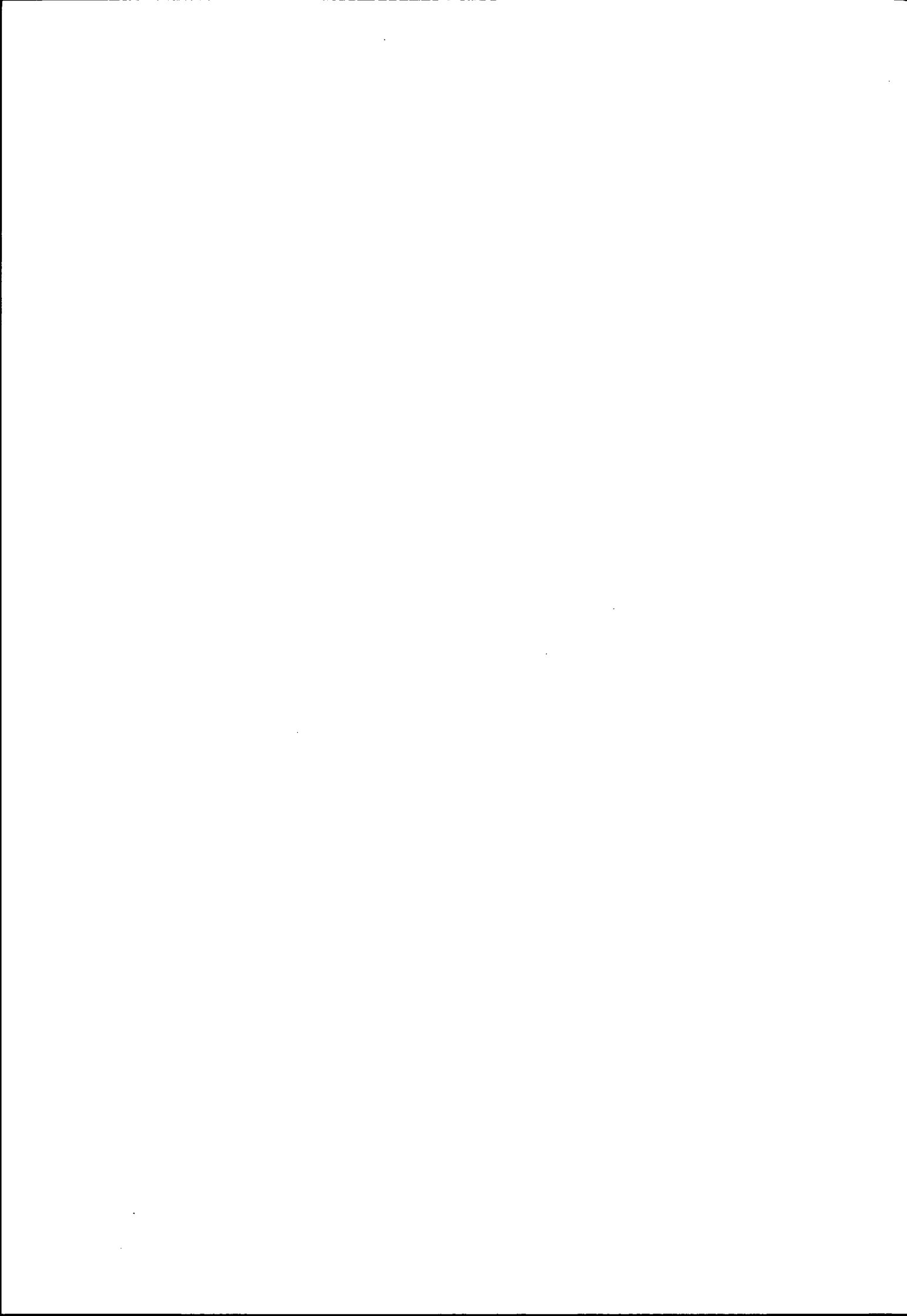
E. Apport de l'expérience des Pays-Bas en matière de transport régional de voyageurs

L'originalité de la situation du Randstad est la mise en place d'un nouveau dispositif d'organisation et de planification des transports qui a servi de base aux principes de décentralisation et de modification des compétences sur tout le territoire.

Le Randstad s'est organisé en "région" en 1944, la coopération entre les différents niveaux administratifs et politiques remonte à 1984 et l'intégration des transports dans les compétences du Randstad date de 1991.



**SYNTHÈSE COMPARATIVE ET ENSEIGNEMENTS
POUR LA FRANCE**



3.1 SYNTHÈSE COMPARATIVE DE L'ÉTAT DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DANS LES "RÉGIONS" ÉTUDIÉES

3.1.1 L'organisation des systèmes de transport

A. Des différences dans la définition du transport régional qui ne sont pas sans conséquence pour l'analyse

Selon les régions, la définition du transport régional inclut ou non la totalité des transports effectués à l'intérieur de la région. Les statistiques recueillies n'englobent donc pas partout les mêmes domaines.

- La première différence concerne les transports locaux à l'intérieur des agglomérations.
En Bade-Wurtemberg, dans le canton de Zürich, en Basse-Autriche, les transports d'agglomération sont inclus dans le transport régional. Ce qui n'est pas le cas ailleurs où la situation est comparable à la France.
- La deuxième différence concerne les réseaux ferroviaires nationaux : quand l'intégration tarifaire n'existe pas, c'est le type de train qui différencie le trafic régional du trafic national, comme en France (hormis le cas de l'Île-de-France).
En Allemagne, la loi fournit à titre indicatif un critère de durée ou de distance maximum (1 heure ou 50 km).

De plus les limites administratives des régions ne correspondent pas toujours à des bassins de vie : l'agglomération de Manheim est à cheval sur trois régions, le canton de Zürich est plus petit que la zone d'attraction de main d'oeuvre de la ville, la Basse-Autriche correspond à plusieurs Länder ou parties de Länder.

A ce niveau non plus, les statistiques recueillies ne peuvent pas se comparer.

Le transport interrégional semble peu présent dans les préoccupations des interlocuteurs régionaux.

Il reste de la responsabilité de l'État ou des opérateurs nationaux.

A l'inverse, le transport transfrontalier de proximité est une des préoccupations des régions frontalières.

Il semble qu'à ce niveau, l'incapacité des États ou des opérateurs nationaux à mettre en place des services transfrontaliers les ait poussés à créer ou à étudier des liaisons transfrontalières.

B. Des constantes dans le partage des responsabilités en matière d'organisation des transports

L'État, les régions politiques ou les collectivités locales sont donc impliqués de manière différente selon les régions, indépendamment les uns des autres ou conjointement dans des structures de type syndicat des transports.

L'État intervient dans toutes les régions étudiées au niveau du transport ferroviaire. Il intervient d'abord sur les réseaux nationaux, dont il est propriétaire. Il y finance, seul dans la majorité des cas, les infrastructures ferroviaires.

Il participe également aux déficits d'exploitation des transports régionaux.

Aux Pays-Bas, en Catalogne, à Valencia et en Écosse, il finance seul les déficits d'exploitation des transports régionaux de l'opérateur ferroviaire ⁴ national dont il est propriétaire, sauf pour la ligne Lleida - La Pobla de Segur en Catalogne et pour les transports de l'agglomération de Glasgow.

En Bade-Wurtemberg et en Lombardie, dans le canton de Zürich et en Basse-Autriche, l'État associe les "régions" au financement du coût des transports régionaux, ce qui amène des débats parfois difficiles.

L'État intervient également lorsque le transport régional est assuré par des opérateurs ferroviaires régionaux (en Catalogne, en Lombardie et à Valencia).

L'État n'a, par contre, pas la responsabilité du transport par autocar - sauf aux Pays-Bas - mais il participe à son financement en Lombardie par le biais du fonds national des transports.

Il intervient également dans le transport par autocar assuré par la poste, opérateur national, dans le canton de Zürich.

En Basse-Autriche et dans le canton de Zürich, l'État est globalement très présent puisqu'il fait partie des "syndicats transports", situation comparable à celle de l'agglomération de Barcelone.

Aux Pays-Bas, il a la responsabilité de tous les transports collectifs.

L'évolution en cours dans les régions visitées, sauf en Écosse, tend à faire partager cette responsabilité d'organisation et de financement aux régions ou structures comparables.

Ailleurs qu'en Bade-Wurtemberg, les "régions" sont autorités organisatrices des transports par autocar.

Cette responsabilité s'étend, dans le canton de Zürich et dans le länd de Vienne, aux compagnies ferroviaires locales et au métro.

La Lombardie a délégué la responsabilité d'organisation du transport par autocar aux provinces.

La communauté de Valence a de même délégué cette responsabilité à ces structures déconcentrées dans chaque province.

Dans la région de Bade-Wurtemberg, ce sont les Kreise (regroupements de communes) qui sont responsables de l'organisation du transport régional routier.

⁴ En Écosse, la privatisation de Scotrail n'est pas encore réalisée.

Les régions avaient, par contre, jusqu'à présent peu d'implications dans le domaine ferroviaire, sauf dans le cas de compagnies ferroviaires régionales et, en Espagne, pour certaines lignes très déficitaires de la RENFE.

A l'exception de ces cas spécifiques, la décentralisation du transport ferroviaire aux régions est en effet très récente.

Le canton de Zürich et le länd de Basse-Autriche sont impliqués dans l'organisation des transports ferroviaires comme routiers par le biais des structures de coordination tarifaire.

La Catalogne et la communauté de Valence, en reprenant le réseau ferroviaire de la FEVE. (chemins de fer à voie étroite) ont créé des compagnies régionales de chemin de fer qui leur appartiennent. Les "régions" sont alors devenues autorités organisatrices du transport ferroviaire, possédant les infrastructures et le matériel roulant par le biais de leur compagnie.

C. Une coopération entre autorités organisatrices souvent développée

Les coopérations entre les différentes autorités organisatrices sont très diverses selon les régions, elles ont pour but la coordination des dessertes.

On peut noter à ce sujet l'importance des contextes institutionnels nationaux.

Dans le cas de la Suisse et de l'Autriche, la coordination des réseaux est la base de l'organisation des transports; elle s'exprime par l'existence des districts tarifaires.

Dans les autres cas, la coordination n'est pas assurée. Elle reste un objectif important dans les aires métropolitaines (projet de Milan, coordination avec la RENFE à Barcelone et Valencia).

L'existence d'un opérateur principal reste un bon moyen d'assurer un minimum de coordination.

En Basse-Autriche, la coopération entre les différents partenaires de transport est poussée avec l'existence de commissions multipartites regroupant les entreprises, les chambres professionnelles, les communes et les districts tarifaires.

En Bade-Wurtemberg, dans le canton de Zürich et en Lombardie, il y a des procédures régulières de concertation. Il convient toutefois de souligner qu'à la différence des districts tarifaires autrichiens, le ZVV (à Zürich) a développé sa propre politique d'investissement et perçoit directement les recettes du transport collectif.

En effet, le ZVV est une structure paritaire regroupant les communes du canton de Zürich et le canton lui-même afin de coordonner le financement, la tarification et le niveau de service de l'offre. L'originalité du système est que le ZVV perçoit comptablement l'ensemble des recettes de la billetterie régionale. On passe là réellement de la notion de coopération à celle d'intégration.

La Catalogne et la Communauté de Valence ont également mis en place des instances régulières de concertation pour la gestion du transport par autocar.

Dans ces régions comme au niveau des agglomérations écossaises, il existe également des "syndicats de transport" (Strathclyde PTE à Glasgow; Lothian Regional Council à Édimbourg, Aire Métropolitaine de Barcelone).

De même, le comité de concertation du Randstad regroupe des collectivités et des administrations dans le but d'étudier un plan d'amélioration du système de transport.

En Écosse, en dehors des deux agglomérations de Glasgow et d'Édimbourg, la coordination régionale entre autorités organisatrices est inexistante, sauf à l'initiative des exploitants.

Il ne ressort pas des entretiens réalisés qu'il y ait beaucoup de conflits entre ces autorités organisatrices, soit parce que des habitudes de concertation sont en place depuis longtemps, soit également parce que le nombre de niveaux de compétence est plus réduit qu'en France.

3.1.2 La planification des systèmes de transport

A. Une forte volonté politique dans l'élaboration et la mise en oeuvre des projets

Il y a dans toutes les régions visitées planification des transports mais le suivi et l'évaluation des projets n'accompagne pas systématiquement la planification.

En Allemagne, Italie et Espagne, les grandes décisions politiques de décentralisation ont amené la création de plans régionaux.

En Catalogne, dans la Communauté de Valence, en Andalousie et en Lombardie, un schéma régional a été élaboré à l'occasion du transfert de responsabilité ou de financement de l'État vers les régions. Ce schéma a permis de dresser l'état des lieux et de définir les politiques à suivre. Celles-ci sont dans ces quatre régions menées en concertation avec les collectivités locales.

Dans le canton de Zürich et en Basse-Autriche, l'État est à l'initiative de la planification des transports et a mené des actions volontaristes (coordination tarifaire et horaire, desserte cadencée...). Dans ces régions comme en Bade-Wurtemberg, une procédure d'évaluation est régulièrement mise en oeuvre.

Le développement des réseaux ferroviaires de grande banlieue est une caractéristique commune aux régions visitées.

Le projet de Milan est le plus ambitieux. Il comprend la création d'un "RER" par jonction entre les gares Ouest et Est.

Il comprend également la fusion des deux compagnies FS et FNM et l'intégration tarifaire avec le réseau urbain.

En Catalogne comme dans la Communauté de Valence, la rétrocession aux régions des compagnies ferroviaires locales s'est accompagnée d'une modernisation complète des réseaux et de la création de nouvelles lignes à Barcelone, Valence et Alicante.

En Andalousie, c'est le réseau de la RENFE qui a fait l'objet d'une modernisation dans le but d'améliorer les liaisons intervilles suite à la création de la ligne à grande vitesse Madrid - Séville.

En Écosse, les deux autorités gérant les transports d'agglomération de Glasgow et d'Édimbourg ont rénové le réseau ferroviaire et réouvert des lignes ou construit de nouvelles lignes mais il est probable que les autres opérations prévues ne seront pas réalisées à Édimbourg et seront réduites à Glasgow.

A Zürich, à Vienne et dans les agglomérations du Bade-Wurtemberg, dont Karlsruhe, le développement des réseaux de grande banlieue a été un des objectifs des dix dernières années.

B. Des préoccupations d'aménagement du territoire régional rarement absentes

L'importance des métropoles (Barcelone, Milan, Glasgow et Édimbourg, Vienne, Stuttgart, Zürich) explique la préoccupation urbaine des "régions" visitées à l'instar de la région Île-de-France.

Mais la nature des autorités responsables des transports de ces agglomérations est également un aspect important de cette préoccupation.

En effet, soit les autorités organisatrices rencontrées sont directement responsables de ces transports d'agglomération (c'est le cas en Écosse, dans le canton de Zürich et en Basse-Autriche), soit elles sont impliquées dans l'organisation des transports d'agglomération (aire métropolitaine de Barcelone) ou dans leur exploitation par le biais des compagnies régionales ferroviaires (Lombardie, Catalogne, Valencia). En Bade-Wurtemberg, le länd est directement compétent sauf à Stuttgart où il a délégué sa compétence à une structure unitaire tout en gardant un rôle financier important.

Dans l'ensemble des régions visitées, la préoccupation d'aménagement du territoire est présente ⁵, le maintien d'un réseau de transport collectif ferroviaire ou routier étant ressenti comme une nécessité dans les zones rurales et de montagne.

Le niveau de desserte souhaité diffère selon les régions mais toutes oeuvrent pour le maintien du fer, là où il existe. En Écosse, cette volonté se rencontre chez les autorités locales et chez Scotrail.

On peut noter également la remarque des interlocuteurs de Zürich constatant que l'obligation légale de desservir correctement en Suisse toute zone habitée contribue au développement d'une urbanisation anarchique qui doit être maintenant desservie à un coût élevé.

⁵ Sauf en Écosse par définition, puisqu'il n'y a pas d'organisme politique élu au niveau régional. Mais cette préoccupation y existe fortement dans les deux autorités urbaines rencontrées.

3.1.3 L'exploitation des services de transport

A. La présence de compagnies régionales parmi les opérateurs ferroviaires

Dans cinq des sept régions, on retrouve un opérateur ferroviaire dominant et des compagnies locales de chemin de fer. La situation y est donc nettement différente de celle de la France. En Andalousie et en Écosse, il n'y n'a pas de compagnie locale de chemin de fer.

Ces réseaux locaux ont souvent connu une diminution par rapport à leur vocation régionale d'origine. Les lignes subsistantes assurent maintenant essentiellement une fonction suburbaine et sont en développement. A quelques exceptions près, ce sont des compagnies publiques financées par l'État et les régions à l'image des réseaux d'agglomération.

Cependant, le mouvement de déréglementation/privatisation affectant les entreprises publiques, quel que soit leur domaine d'activité, devrait faire évoluer cette situation dans les transports.

B. Des situations contrastées dans le transport routier

Les opérateurs routiers sont nombreux dans toutes les régions.

Si, en Suisse et en Autriche, la majorité d'entre eux sont des compagnies publiques, ce n'est pas le cas ailleurs.

A Édimbourg, l'exploitant LRC est une régie municipale non privatisée, cette situation illégale traduit une opposition politique de la municipalité.

En l'absence de financement spécifique du transport interurbain (en Catalogne, dans la communauté de Valencia), il y a eu diminution de l'offre et du nombre d'exploitants.

En Bade-Wurtemberg, les programmes d'aide au renouvellement des autocars et d'action sur les gares routières ont permis une augmentation sensible de la fréquentation des réseaux d'autocar (+12 % entre 1990 et 1994, le niveau de 1985 étant dépassé).

Il est intéressant de noter le faible nombre de transporteurs interurbains dans la région du Randstad aux Pays-Bas : on compte quinze compagnies régionales qui relèvent de la compétence administrative et financière du gouvernement. L'information et la promotion sont de la responsabilité des exploitants. Dans certaines régions, les autorités locales complètent leur action en éditant un guide régional (Lombardie), ou en éditant des fiches horaires et des plans du réseau (Basse-Autriche).

Les régions sont particulièrement actives pour la création et l'amélioration des pôles d'échange et des gares routières (Catalogne, Lombardie, communauté de Valence, ...).

Les régions jouent un rôle de régulateur à l'égard du marché du transport : en Catalogne, par une procédure d'appel d'offres pour le transport routier, en Bade-Wurtemberg en attribuant des concessions et en recherchant la complémentarité, en Basse-Autriche en répartissant les services entre transporteurs.

L'intégration des réseaux au niveau de l'offre et des tarifs est complètement réalisée à Zürich et en Basse-Autriche, elle est fortement avancée au Bade-Wurtemberg et en Lombardie.

Pour le transport interurbain, la liberté tarifaire existe sauf dans le canton de Zürich et en Basse-Autriche où il y a intégration tarifaire.

C. Une déréglementation embryonnaire

Parmi les régions étudiées, seule l'Écosse a un système déréglementé. Pour le transport ferroviaire, le processus de privatisation vient seulement de démarrer en Écosse malgré une opposition locale forte.

Pour le transport routier, cette situation est suffisamment ancienne pour que l'on puisse en tirer quelques conclusions.

Nos interlocuteurs ont souligné la perte de connaissance du système qui a suivi cette déréglementation.

Après s'être traduite, dans un premier temps, par une augmentation de l'offre, la déréglementation conduit, dans une seconde phase, à une détérioration de la connexion des réseaux aussi bien au niveau de la coordination horaire que tarifaire. Il y aurait même maintenant diminution de l'offre. Mais les données qui permettraient de le vérifier ne sont plus collectées.

L'autorité urbaine d'Édimbourg, en opposition au gouvernement de Londres, a conservé le statut de régie municipale de la compagnie d'autobus LRC alors que les autres exploitants publics ont été privatisés. On assiste aujourd'hui à une compétition entre la régie municipale et une myriade d'exploitants privés sans coordination.

En Allemagne, il commence à y avoir mise en compétition des exploitants pour les concessions ferroviaires (services nouveaux ou abandonnés par la DB).

En Suisse et en Autriche, où l'intervention de l'État ou des collectivités est forte, le coût des systèmes est élevé. Une déréglementation y est évoquée comme moyen de réduire cette charge.

3.1.4 Le financement des systèmes de transport

A. Une émergence du partenaire régional dans le transport ferroviaire

Pour les opérateurs ferroviaires nationaux, la séparation comptable des infrastructures et de l'exploitation est réalisée en Allemagne et en Grande-Bretagne.

En matière d'investissements ferroviaires, l'État reste généralement très présent.

En Écosse, l'État, par le biais de Scotrail dont il couvre le déficit, finance à Rail Track le maintien des infrastructures.

A Milan comme aux Pays-Bas, les grands projets en cours sont financés en partie par l'État et en partie par les régions. A Stuttgart, un projet gigantesque de modernisation de la gare est également à l'étude. A Zürich, la création du ZVV a pour origine un projet de ce type. En Andalousie, l'État et la région cofinancent la modernisation du réseau de la RENFE.

L'État participe à la modernisation des chemins de fer régionaux en Catalogne, en Lombardie et dans la Communauté de Valence.

Toutefois, en Bade-Wurtemberg, l'État a transféré ses responsabilités au Länd en leur donnant les moyens d'améliorer les infrastructures.

En matière d'exploitation, deux logiques se retrouvent dans la présentation des modes de financement des systèmes de transport : la logique de service public et la logique de rentabilité mais, dans les deux cas, l'État participe à l'exploitation.

Dans la logique de service public (Suisse et Autriche), le niveau de l'offre est fixé par la loi, mais l'augmentation sensible du coût des systèmes de transport amène l'État à souhaiter un désengagement au moins partiel : en Basse-Autriche et dans le canton de Zürich, il a maintenant décidé de ne plus financer que la moitié environ du déficit des Transports Publics.

Dans la logique de rentabilité, le niveau de l'offre est censé résulter du fonctionnement du marché mais l'État continue à financer une bonne partie des déficits d'exploitation.

En Catalogne et à Valencia il finance tout le déficit des lignes de la RENFE ⁶ et une partie du déficit des compagnies régionales (sur la base de six pesetas par voyageur et par kilomètre, ce qui représente environ 50 % du coût total).

En Bade-Wurtemberg, la nouvelle organisation allemande a transféré aux régions cette charge financière avec la ressource correspondante. En Lombardie, le même processus devrait voir le jour avec le projet du "Passante" mais l'État y finance encore le déficit des FS et une partie de celui de la compagnie régionale FNM.

En Écosse, paradoxalement dans un contexte déréglementé, c'est l'État qui couvre encore la totalité du déficit de Scotrail avec toutefois la participation du Strathclyde PTE à Glasgow. On peut noter que l'autre autorité urbaine, le Lothian Regional Council, n'a pas la possibilité de subventionner l'exploitation de Scotrail. Par ailleurs, les deux autorités urbaines sont très réticentes à appuyer l'investissement ferroviaire dans le nouveau contexte institutionnel.

Le financement par les régions de l'exploitation des systèmes ferroviaires régionaux devient donc une situation de plus en plus répandue : en contrepartie, sauf en Espagne, les régions sont parties prenantes de l'organisation des transports

⁶ A l'exception de la ligne "rurale" Lleida - La Pobla de Segur cofinancée par la Catalogne pour éviter l'arrêt de l'exploitation ferroviaire.

ferroviaires assurés par l'opérateur national, soit directement, soit par le biais des structures de coordination.

B. Des régions largement impliquées dans le transport routier

Partout, le financement du transport par autocar est assuré par les collectivités avec des situations propres aux différents contextes nationaux.

En Catalogne et dans la Communauté de Valence, dans le Bade-Wurtemberg et en Écosse, en dehors des agglomérations et de certains secteurs ruraux très peu peuplés, l'exploitation des lignes d'autocar est aux risques et périls de l'exploitant.

L'État y intervient toutefois pour financer le transport d'élèves et les réductions tarifaires.

Toutefois, en Bade-Wurtemberg, un financement particulier du länd concerne l'achat des véhicules, il a permis une amélioration sensible de la qualité de l'offre.

Le länd finance aussi certains services supplémentaires non effectués par les exploitants.

Dans le canton de Zürich, le ZVV finance la desserte sur la base du minimum fixé par la loi. Les communes financent les dessertes complémentaires qu'elles souhaitent.

En Basse-Autriche, les exploitants routiers sont rémunérés sous trois formes :

- sur la base de la répartition des recettes du service de 1988,
- pour les services supplémentaires par rapport à l'offre de 1988,
- pour le montant des pertes liées à la mise en place de la tarification unifiée, qui a amené des tarifs réduits.

En Lombardie, la région reçoit depuis 1981 une dotation provenant du fonds national des transports dont elle reverse une partie aux communes pour les services urbains. Celles-ci en distribuent une part aux transporteurs interurbains selon un critère de coût standard au kilomètre.

Au delà de ces financements régionaux directs existent des financements indirects par les communes ou les autres collectivités pour tous les opérateurs publics appartenant à ces collectivités qui en assurent l'équilibre financier.

3.2 ENSEIGNEMENTS POUR L'ÉVOLUTION DE LA SITUATION FRANÇAISE

3.2.1 Une comparabilité seulement partielle

A. Des régions étudiées très urbaines

Un des objectifs de l'étude a consisté, à partir de l'analyse de la situation observée dans un certain nombre de régions européennes, à formuler des enseignements pour les régions françaises.

Quelques remarques préalables reprenant les critères utilisés dans la typologie mise au point dans la première phase de l'étude doivent nous aider à recadrer les observations faites dans les régions étudiées pour mieux établir leur pertinence par rapport à la situation de régions françaises.

Concernant les critères géographiques, un postulat de la démarche a été qu'il devait exister un lien entre ces critères et une forme d'organisation. A défaut d'autres éléments chiffrés plus précis, nous avons considéré que la densité de population était un bon indicateur du niveau de la demande de déplacements.

A ce niveau, le fait marquant, dans le choix des régions fait par le comité de pilotage de cette étude, est l'importance des aires urbaines. Ce "fait urbain", évident dans des régions quasi-urbaines comme le canton de Zürich ou la Basse-Autriche, patent dans les régions très denses (Lombardie), peut être fort dans des régions moyennement denses dans leur ensemble mais marquées par une agglomération très importante (Catalogne) ou par un réseau de villes prépondérant dans les échanges (Bade-Wurtemberg).

En France, les régions qui leur sont directement comparables se limitent au Nord-Pas-de-Calais et à Rhône-Alpes. L'importance du "fait urbain" apparaît assez clairement en Alsace, peut-être aussi en PACA et en Haute-Normandie. Ailleurs, le phénomène paraît plus diffus.

Le fait urbain semble pousser les transports régionaux à la performance (densité et qualité de l'offre, adaptation à la demande, coordination et intégration avec les transports d'agglomération), grâce notamment à une demande relativement soutenue sur certains axes privilégiés et à des capacités d'investissement relativement importantes (voir l'importance des projets d'envergure dans le développement de l'offre régionale et son intégration, à Milan et Zürich notamment).

Mais cette recherche de performance, nécessaire dans des contextes de saturation des infrastructures routières caractéristiques des grandes agglomérations, tirée par des objectifs et des enjeux liés au fonctionnement de ces agglomérations, n'est pas synonyme de recherche d'efficacité, notamment au sens des coûts d'investissement et de fonctionnement des systèmes. A contrario, c'est donc plutôt du côté des régions "rurales" de l'échantillon (Écosse, Valencia), qu'il convient pour partie de regarder en ce qui concerne la comparaison avec les autres régions françaises.

B. Des contextes nationaux déterminants

Concernant les critères institutionnels, les régions étudiées présentent une diversité d'implications régionales dans l'organisation des transports ferroviaires et routiers en général et d'évolutions récentes en la matière.

Deux exceptions élargissent cependant la gamme des situations observées : l'Écosse et les Pays-Bas n'ont pas de structures politiques décentralisées qui permettraient une réelle prise en compte - au niveau régional - des problèmes de transport.

Aux Pays-Bas, caractérisés par la faible taille du pays et sa forte densité, la congestion urbaine a toutefois amené le Randstad à créer son propre comité de consultation s'occupant des transports sur un territoire qui ressemble à celui d'une région. En Écosse, l'autorité urbaine de Glasgow gère un territoire très étendu, englobant à l'évidence des caractéristiques rurales.

Le premier fait marquant de notre démarche est la surdétermination nationale, liée au contexte législatif et à la structure de l'administration territoriale du pays. La forme d'organisation des transports régionaux apparaît souvent d'abord comme la résultante des vastes mouvements de décentralisation et de délégation de compétences entre différents niveaux territoriaux, où les équilibres politiques et financiers d'ensemble sont déterminants.

Cette surdétermination nationale est présente en Espagne, dans les trois communautés autonomes étudiées. La constitution de 1978, réorganisant l'État et statuant sur l'autonomie régionale, attribue la compétence transport aux communautés autonomes de manière précise mais leur laisse ensuite l'entière liberté de les organiser et de les financer.

Cette surdétermination nationale existe aussi dans les autres pays. Elle y dépend toutefois du degré d'autonomie des régions dans le cadre des processus de décentralisation/régionalisation sur leur territoire.

La situation française peut, dans ce cadre, être caractérisée par les points suivants :

- l'exploitant ferroviaire national est l'unique exploitant ferroviaire régional et il ne fait appel à des sous traitants que très marginalement,
- pour les transports routiers, les procédures de mise en concurrence et la forme des contrats avec l'autorité organisatrice sont régies par la législation nationale,
- il y a très peu de ressources financières régionales spécifiquement allouées aux transports régionaux (hors expérimentation Haenel).

C. Une structuration différente des niveaux de compétence

La structuration des domaines de compétences observée dans les régions étudiées se fait à trois niveaux :

- local : les communes ou les structures intercommunales, en particulier en agglomérations,
- régional : la région,
- national : l'État.

Au niveau des agglomérations, dans la plupart des aires métropolitaines des régions étudiées, les autorités organisatrices sont des structures regroupant les différentes collectivités et l'État, leur territoire s'étend au delà de l'agglomération et recoupe à peu près l'aire d'attraction de main d'oeuvre.

En France, seule la situation en Île-de-France, avec l'existence du Syndicat des Transports Parisiens, ressemble à cette configuration.

Au niveau local, l'organisation du transport scolaire est de la responsabilité des communes, celles-ci étant partout plus étendues qu'en France.

Au niveau régional, on distingue plusieurs types correspondant à des contextes nationaux différents.

En comparaison avec le cas français, on peut faire trois observations :

- il existe, en France, un échelon territorial supplémentaire entre la région et la commune (ou la structure intercommunale) qui est le département, doté de la compétence transport avec la particularité d'être responsable des transports scolaires, sauf dans certains PTU,
- la notion d'autorité organisatrice est, en France, clairement définie, et notamment ce cadre légal s'applique à l'identique à différents échelons territoriaux (ailleurs, la répartition des compétences apparaît souvent plus floue),
- les régions françaises n'ont pas le pouvoir de légiférer; leur mode de fonctionnement et leur autonomie financière sont strictement encadrés par l'État, le partenariat État/régions est encadré par le système des contrats de plan.

3.2.2 Trois modèles d'organisation des transports régionaux

Schématiquement, les cas observés peuvent être rattachés à trois modèles distincts d'organisation des transports régionaux :

- un modèle d'organisation régionale coordonnée (Suisse, Autriche, Pays-Bas),
- des modèles d'organisation régionale non coordonnée (Espagne, Italie, Allemagne),
- un modèle libéral (Grande-Bretagne).

Dans le modèle d'organisation régionale coordonnée, (Suisse, Autriche et Pays-Bas) l'organisation est basée sur des districts tarifaires où sont associés, outre l'Etat, les communes et les exploitants, les "régions" qui ont le pouvoir d'autorité organisatrice

(cantons et länd) mais dont les compétences sont en partie déléguées à ces districts dont le découpage ne correspond pas à ceux des "régions".

Le bon niveau de desserte et la coordination des réseaux (horaires et tarifs) sont posés en principe de base au niveau national.

En Suisse, et théoriquement en Autriche si la régionalisation des chemins de fer aboutit, ce volontarisme devra toutefois trouver un relais politique et financier auprès des instances régionales pour se maintenir. Il pourrait alors évoluer vers un modèle plus proche des autres modèles régionalistes décrits ci-dessous.

Ce modèle permet un niveau d'offre important dans toutes les parties du territoire, il résout les problèmes de concurrence entre les opérateurs et évite les problèmes de frontières entre régions. Il a un coût élevé et demande une structure d'organisation des transports rassemblant tous les partenaires. Il semble adapté à des petits pays suffisamment peuplés pour que la demande de transport soit forte dans toutes les parties du territoire.

Dans les modèles d'organisation régionale non coordonnée (en Espagne, Italie et Allemagne), les "régions" ont un pouvoir d'organisation du transport routier ou ferroviaire, situation donc comparable à la France, mais leur compétence ne s'étend pas en Espagne et en Italie au transport ferroviaire géré par l'opérateur national. En Italie toutefois, le transfert de compétence aura lieu en Lombardie avec la mise en place du Passante.

Il convient toutefois de distinguer, au sein de cette catégorie l'Allemagne et l'Italie d'une part, l'Espagne d'autre part.

En Allemagne et en Italie, la décentralisation de la gestion du transport ferroviaire permet un développement des réseaux, de la coordination et de l'intégration tarifaire.

Le rôle de la structure politique régionale, impliquée dans les transports ferroviaires et par autocars, y est prédominant. Cette structure politique dispose en outre d'une compétence législative et d'une relative autonomie financière. La coordination avec les transports des aires urbaines y est facilitée par l'implication des régions dans les transports urbains soit au niveau de l'organisation, soit au niveau de la desserte de l'aire urbaine par les transports régionaux.

En Espagne, la décentralisation n'a pas encore porté sur les services régionaux assurés par la RENFE, mais concerne les services d'autocars interurbains et les services ferroviaires assurés par les compagnies régionales.

Les structures politiques ont affirmé leur existence par la mise en place en 1985 de plans de modernisation des transports ferroviaires, assurés soit par les compagnies régionales, soit par la RENFE. Le soutien de l'État aux programmes d'investissement correspondants a été déterminant.

Les régions s'interrogent actuellement quant à une implication plus forte dans les transports régionaux ou métropolitains assurés par la RENFE.

Actuellement, à la différence de ce qu'on constate pour le modèle coordonné, la prise en compte de l'interrégional par les régions, relevant de ces modèles est peu importante.

Dans le modèle libéral, (Grande Bretagne), les "régions" n'ont pas de pouvoir d'organisation des transports. Celui-ci était partagé entre les "Comtés" et l'État avant la déréglementation.

Le niveau de desserte est élevé là où la demande est forte mais l'intégration tarifaire et la coordination sont peu développées, en régression par rapport à la situation antérieure.

Il peut y exister, à l'instar de ce qu'on observe avec l'autorité urbaine de Glasgow, des périmètres de transports répondant à une logique différente puisque couvrant y compris les zones rurales, où l'intégration des réseaux est forte. Mais il s'agit là d'un régime d'exception.

Des interrogations fondamentales subsistent quant aux effets de la privatisation des différents acteurs du transport ferroviaire, et les autorités locales craignent un désinvestissement important.

Quant au transport par autocar, la concentration des exploitants risque de provoquer, après une première période d'offre surabondante, un recentrage sur les lignes les plus rentables et une augmentation des coûts supportés par les collectivités locales au titre de l'action sociale.

3.2.3 Quelques pistes pour une amélioration des transports régionaux en France

Par rapport aux modèles présentés ci-dessus, on peut caractériser la situation actuelle de la France comme intermédiaire entre le modèle coordonné et le modèle non coordonné, dans le cadre d'une évolution à la fois de l'administration territoriale (avec la décentralisation) et du fonctionnement de l'opérateur ferroviaire national.

Dans ce contexte, et dans le cadre de la recherche d'une organisation performante adaptée à la situation des régions françaises, un certain nombre de questions par rapport à l'évolution observée dans les régions européennes semblent particulièrement pertinentes :

- à quelles conditions la décentralisation des compétences peut-elle augmenter la performance et l'efficacité des transports régionaux ?
- comment vaincre les obstacles à l'articulation ou à la coordination de l'offre ?
- comment assurer la pérennité du financement ?
- comment contrôler l'évolution des coûts d'exploitation ?
- quel rôle doit jouer l'État dans l'organisation et le financement des transports régionaux ?

La recherche d'éléments de réponse dans l'expérience des régions étrangères étudiées, va nous conduire à dessiner quelques pistes d'amélioration de l'efficacité des transports régionaux en France.

A. Réussir la décentralisation du transport ferroviaire

Une des questions d'actualité est la décentralisation du financement des transports ferroviaires régionaux.

Réalisée au niveau politique adéquat que constitue la région, cette décentralisation du transport ferroviaire n'apparaît pas incompatible avec une volonté de développer l'offre et la productivité des entreprises exploitantes.

L'exemple du Bade-Wurtemberg montre bien le rôle moteur que peut jouer une autorité régionale dans un contexte national favorable.

La Lombardie a même réussi à regrouper en une seule société l'activité régionale de la compagnie ferroviaire nationale FS et la compagnie régionale des FNM. Au dire de nos interlocuteurs, c'est l'existence d'un projet de développement qui a permis, au terme de longues négociations, d'arriver à ce résultat.

Ailleurs, le transport régional ferroviaire est encore de la compétence de l'État qui finance même les compagnies régionales.

En Basse-Autriche et dans le canton de Zürich, on assiste à un transfert de ce financement de l'État vers les Länder. En Autriche, ce transfert a été réalisé avant le transfert de compétences réel, posant des problèmes budgétaires graves car l'argent n'a pas été totalement affecté aux transports publics. En Suisse, ces transferts ont été mieux gérés; le canton de Zürich a été pleinement impliqué dans le montage du projet S-Bahn avec d'importants financements d'État et a mis au point la structure du ZVV, véritable holding partenarial qui sert pratiquement d'autorité organisatrice sur le territoire cantonal.

La Catalogne et la Communauté de Valencia pourraient négocier le niveau de l'offre sur les lignes régionales de RENFE mais, pour l'instant, un seul cas existe, celui de la ligne de montagne Lleida - La Pobla de Segur où la Catalogne participe à l'équilibre du compte d'exploitation pour maintenir la ligne. Dans le cas d'autres lignes déficitaires, les communautés autonomes participent seulement aux investissements.

B. Mettre en oeuvre une coordination efficace de l'offre

L'efficacité du système régional de transport est jugée de plus en plus d'après sa capacité à assurer le meilleur service au meilleur coût pour les collectivités. Un des moyens d'y parvenir est d'éviter la concurrence entre les différents réseaux et opérateurs au niveau de l'offre sur une desserte donnée, ce qui renvoie aux notions d'articulation et de coordination des réseaux et permet en outre d'accroître la qualité de l'offre du point de vue des usagers.

En termes de coordination des réseaux, il faut souligner la prépondérance de l'intégration tarifaire comme moyen de renforcer cette coordination.

L'intégration tarifaire est une composante de l'intégration des réseaux comme le montre les exemples de la Suisse ou de l'Autriche (districts tarifaires) ou plus récemment celui de la création du réseau SFR en Lombardie qui institue cette intégration tarifaire.

L'articulation et la coordination n'empêchent pas en théorie la pression sur les coûts d'exploitation de s'exercer par mise en concurrence de l'exploitation.

La limitation du nombre d'interlocuteurs et la mise au point d'un cadre de négociation paraissent être des facteurs importants dans la réussite d'un processus de coordination. En France, il semblerait que l'existence d'un niveau supplémentaire de compétence territoriale (le département) pose des problèmes supplémentaires dans la pratique par rapport à ce qui a été observé ailleurs. En réalité, ce n'est pas tant la multiplicité des autorités organisatrices qui semble contraignante pour une politique harmonieuse et coordonnée des transports, que le manque de concertation entre les différents acteurs. On peut aussi constater que les structures du type Verkehrsverbund observées en Suisse, en Autriche et en Allemagne présentent l'avantage d'une structure de coordination pérenne, dont le mode de fonctionnement et les clés de financement sont élaborées en amont. Lorsqu'en outre elles intègrent sous une forme ou une autre les exploitants, l'intégration du système est telle que bon nombre de problèmes pratiques semblent se résoudre sur le terrain de manière très pragmatique.

C. Créer un système de financement pérenne

La pérennité des ressources financières régionales semble être un facteur important dans la capacité qu'ont les régions à se projeter à long terme. A ce titre, la formule des clés de répartition (entre les régions) d'un budget national alloué aux transports régionaux paraît favorable à l'éclosion des projets en Suisse et en Allemagne. Ces clés de répartition y prennent en compte les caractéristiques (géographiques, transport et financières) des régions et ont fait l'objet d'une négociation au moment de leur adoption au niveau législatif.

L'apport des financements du secteur privé paraît assez limité pour l'instant dans le domaine ferroviaire :

- la privatisation suscite d'importantes craintes sur l'évolution du niveau de service en Écosse,
- ailleurs, l'apport du privé est limité à des expériences de concession sur des voies nouvelles ou quasiment isolées du réseau général.

Dans le domaine routier, on observe un contraste important entre :

- la situation en Écosse, où les lignes les plus rentables sont en concurrence avec Scotrail et où les interlocuteurs craignent une baisse générale, à terme, du niveau de service,
- les autres pays, où des formules diverses ont été trouvées pour orienter les opérateurs privés vers des services non-rentables.

La formule française semble sur ce point atteindre un bon équilibre entre promotion des transports collectifs et contrôle des coûts d'exploitation.

D. Inciter les opérateurs à gérer plus efficacement

Afin de maintenir l'efficacité des transports régionaux dans un cadre institutionnel et financier décentralisé, trois conditions semblent nécessaires d'après nos observations :

- La définition du niveau de qualité de l'offre doit répondre à des critères économiques, sans pour autant faire obstacle aux subventions d'investissement et d'exploitation. Dans toutes les régions étudiées, on retrouve cette préoccupation face à l'héritage de réseaux de transport régionaux souvent mal adaptés aux enjeux de la mobilité actuelle et de la dynamique des territoires régionaux. Comme en France, les systèmes ferroviaires sont le plus souvent fondés sur un système de référence correspondant à l'état du service à un moment donné, toute modification par rapport à ce service devant être justifiée économiquement. Les procédures d'évaluation économique tentent bien sûr de prendre en compte le maximum de critères. Une étude exhaustive de ces procédures d'évaluation n'a pas été possible dans le cadre de cette étude mais il convient de souligner qu'elles peuvent être du ressort de l'autorité régionale (en Suisse et en Allemagne par exemple) sans que l'État n'impose une procédure standard.
- Le contrôle des coûts d'exploitation doit pouvoir s'opérer par l'intermédiaire d'une relation contractuelle claire. De ce point de vue, il semble, à ce stade de l'analyse, que la pratique française soit plus développée et mieux systématisée que dans les régions observées, sans que cet aspect ait pu être très approfondi dans le cadre de l'étude.
- L'amélioration de la productivité des exploitants dans des conditions claires, ne faussant pas la concurrence, peut justifier l'intervention des pouvoirs publics. Le programme de financement des autocars par le länd de Bade-Wurtemberg paraît intéressant à ce titre.

En effet, ce programme prévoit le financement par le länd de 50 % du coût d'un véhicule neuf standard pour le renouvellement dès lors que le véhicule a plus de six ans et qu'il a été principalement affecté à des lignes régulières.

S'il s'agit d'un accroissement du parc, il faut faire état d'une nouvelle concession, ou justifier autrement le besoin.

E. Conserver à l'État son rôle de coordonnateur et de garant des équilibres

L'analyse des différentes expériences, montre que partout l'État garde un rôle prépondérant, bien que parfois indirect, dans l'organisation, la planification et le financement des transports régionaux, notamment ferroviaires.

Il n'intervient pas à chaque fois complètement dans les trois domaines cités mais son rôle apparaît dans au moins l'un d'eux.

Il faut souligner que le mouvement de décentralisation/régionalisation ne l'a pas écarté totalement de la politique des transports régionaux.

En fonction de ses grandes orientations d'aménagement du territoire, il doit pouvoir corriger les déséquilibres entre les régions riches et les plus pauvres et ainsi orienter les financements dans le sens d'un rééquilibrage.

Il peut également favoriser la coordination entre les réseaux et entre l'opérateur national et les autres opérateurs dans le cadre des organes de concertation mis en place à l'échelle de chaque région étudiée, sur le modèle des structures du type Verkehrsverbund observées en Suisse, en Autriche et en Allemagne (financement des structures par le biais d'une participation budgétaire des partenaires).

Son financement, associé à celui de la région, apparaît, dans les régions étudiées, comme une condition nécessaire à la modernisation et l'amélioration des réseaux. A l'évidence, ce processus est facilité si l'État est engagé dans un programme d'investissements pour améliorer les liaisons de niveau national (existence de projets co-finançables) et s'il existe une pérennité des ressources financières régionales, comme dans le cas du projet du "Passante" en Lombardie.

En ce qui concerne les transports ferroviaires, l'engagement de l'État peut évidemment se traduire, comme le préconisent les directives européennes et comme c'est le cas depuis peu en France, par la création d'un établissement public national gérant et finançant l'ensemble d'un réseau ferroviaire, aussi bien de niveau national que régional.

COMPOSITION DU COMITÉ DE PILOTAGE

- Maurice ABEILLE, *CERTU*
- Hervé ARKI, *DTT-SAE*
- Catherine CHARTRAIN, *DTT-STURED*
- Maurice GIRAULT, *OEST*
- Sophie HASIAK, *DRE Nord-Pas de Calais*
- Michel HOUÉE, *OEST, président du Comité*
- Jean-Marie JARRIGE, *DRE Rhône-Alpes*
- Jacques LESNE, *GART*
- Michel MERCADIER, *DATAR*
- Anna MEYER, *UTP*
- Erwann MINVIELLE, *OEST*
- Pierre NOSSOVITCH, *FNTR*
- Claire PLANTIÉ, *UTP*
- Claude QUIN, *CGPC*
- Alain RATHERY, *CEMT*
- Philippe RIGAUD, *DRE Nord-Pas-de-Calais*
- Catherine ROY, *DAEI*
- Philippe SULTAN, *DTT-SCF*
- Pierre le TIRAN, *SNCF-SAR*
- Patricia VERNAISON-REVOLLE, *CERTU*

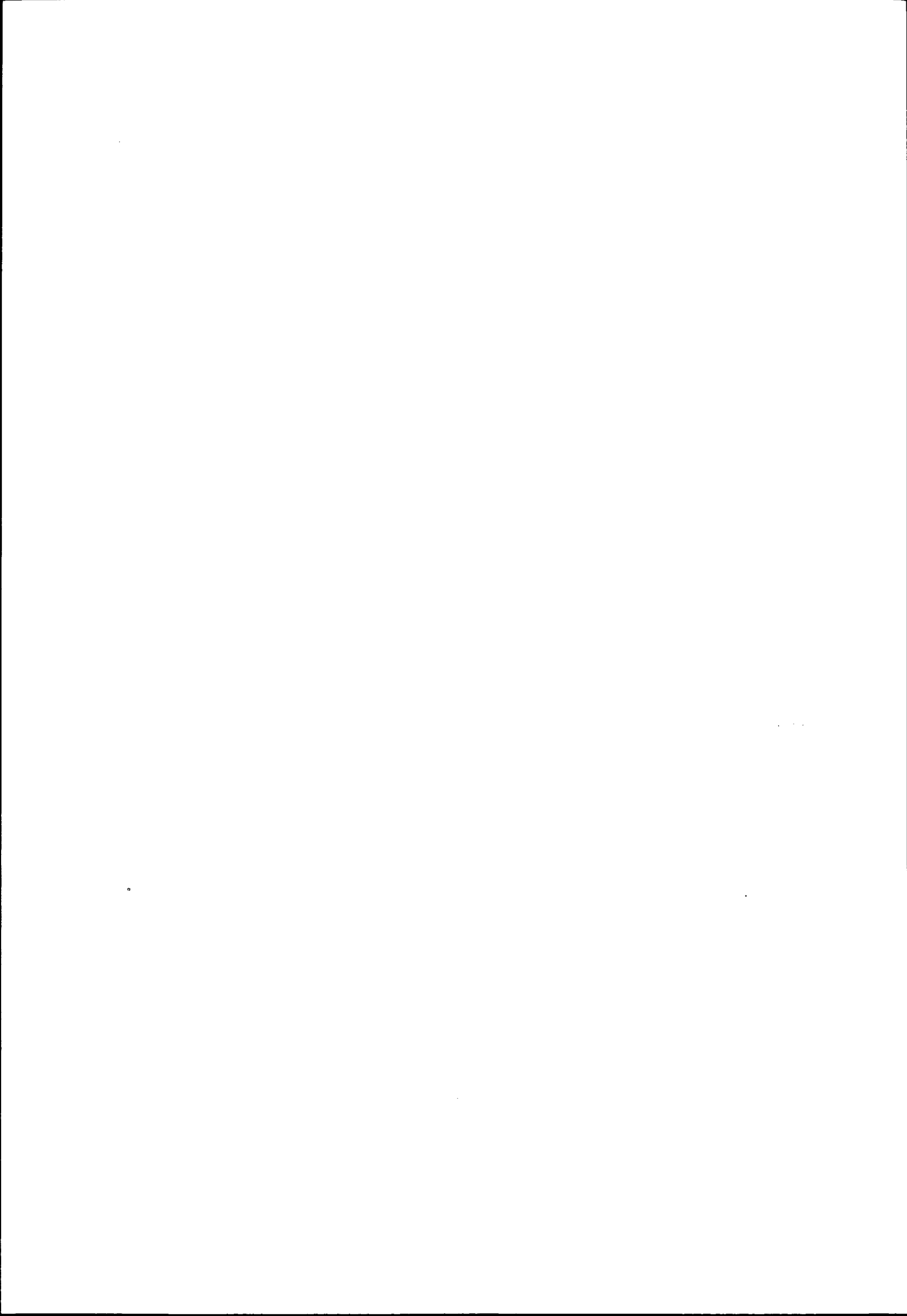


TABLE DES MATIÈRES

DU RAPPORT ANNEXE

PREMIÈRE PHASE : LES RÉGIONS EUROPÉENNES

ANNEXE I : Présentation de l'organisation territoriale et des transports régionaux de voyageurs dans chaque pays.....	1
• Allemagne	3
• Autriche	6
• Belgique	8
• Danemark.....	11
• Espagne	14
• Finlande.....	16
• Grèce.....	17
• Irlande	19
• Italie.....	21
• Pays-Bas	23
• Portugal	26
• Royaume-Uni	28
• Suède	32
• Suisse.....	34
 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
Avertissement méthodologique	48
Bibliographie.....	50
 SECONDE PHASE : LES ENTRETIENS DANS LES RÉGIONS CHOISIES	 54
Avertissement.....	55
ANNEXE V : la Lombardie (ITALIE)	56
• Les principales caractéristiques socio-démographiques de la région Lombardie.....	56
• Le "Passante" ferroviaire de Milan et la création du réseau ferré régional lombard	57
• Les autorités organisatrices	59
I/ L'organisation des transports régionaux de voyageurs.....	59
II/ Le financement des systèmes de transport régional.....	66
III/ Le fonctionnement des systèmes de transport régional.....	68
• Les opérateurs : les FS.	70
 ANNEXE VI : l'Écosse (GRANDE-BRETAGNE)	 73
• Les principales caractéristiques socio-démographiques de l'Écosse	73
• Administration territoriale de l'Écosse	73

◦ Les autorités organisatrices	74
- The Scottish Office.....	74
I/ l'organisation des transports régionaux de voyageurs	74
II/ le financement des systèmes de transport régional.....	78
III/ le fonctionnement des systèmes de transport régional.....	79
- Strathclyde Passenger Transport Executive.....	80
- Lothian Regional Council (LRC).....	81
◦ Les opérateurs : SCOTRAIL	82
◦ Documentation disponible	84
◦ Données sur Scotrail et sur Strathclyde PTE.....	85
ANNEXE VII : le Bade-Wurtemberg (ALLEMAGNE).....	90
◦ Les principales caractéristiques socio-démographiques du Bade-Wurtemberg	90
◦ Les autorités organisatrices	91
I/ l'organisation des transports régionaux de voyageurs	91
II/ le financement des systèmes de transport régional.....	96
III/ le fonctionnement des systèmes de transport régional.....	98
◦ Les opérateurs : le WBO et le VDV.....	99
◦ Documentation disponible.....	102
ANNEXE VIII : la Basse-Autriche (AUTRICHE)	103
◦ Les principales caractéristiques socio-démographiques de la Basse-Autriche	103
◦ L'autorité organisatrice : le VOR	104
I/ l'organisation des transports régionaux de voyageurs	104
II/ le financement des systèmes de transport régional.....	110
III/ le fonctionnement des systèmes de transport régional.....	111
◦ Les opérateurs : ÖBB.....	112
◦ Données sur le VOR	113
ANNEXE IX : le canton de Zürich (SUISSE)	116
◦ Les principales caractéristiques socio-démographiques du canton de Zürich.....	116
◦ L'autorité organisatrice	117
I/ l'organisation des transports régionaux de voyageurs	117
II/ le financement des systèmes de transport régional.....	123
III/ le fonctionnement des systèmes de transport régional.....	125
◦ Les opérateurs : Les Chemins de fer fédéraux (CFF).....	127
◦ Documentation disponible.....	129
◦ Informations tarifaires et plans	130
ANNEXE X : la Catalogne (ESPAGNE)	135
◦ Les principales caractéristiques socio-démographiques de la Catalogne	135
◦ L'autorité organisatrice et le transporteur.....	137
I/ l'organisation des transports régionaux de voyageurs	137
II/ le financement des systèmes de transport régional.....	143
III/ le fonctionnement des systèmes de transport régional.....	144
◦ Documentation disponible.....	145
◦ Réseaux des chemins de fer en Catalogne	146
◦ Réseaux de transport des FGC à Barcelone	147
◦ Loi sur les compétences de la Généralité	148
◦ Les budgets transport de la Généralité de 1980 à 1990	149
ANNEXE XI : la communauté de Valencia (ESPAGNE)	140
◦ Les principales caractéristiques socio-démographiques du pays de Valence	150
◦ L'autorité organisatrice et le transporteur.....	151
I/ l'organisation des transports régionaux de voyageurs	151
II/ le financement des systèmes de transport régional.....	156
III/ le fonctionnement des systèmes de transport régional.....	157

ANNEXE XII : l'Andalousie et divers ESPAGNE	158
• L'Andalousie	159
• Tableau des réseaux ferroviaires et routiers	162
• Lignes RENFE conventionnées avec les régions	164
ANNEXE XIII : les PAYS-BAS.....	168
• L'organisation, la planification et le financement des transports collectifs de voyageurs.....	168
I/ L'organisation des transports publics	169
II/ Le Randstad	172
• Carte et données sur le Randstad.....	173
• Carte et présentation des Pays-Bas	174
• Documentation disponible	177
ANNEXE XIV : Guides d'entretiens	178
• Autorités organisatrices	178
• Opérateurs	180

