

# SCOTRAIL

ScotRail is the train operating company which provides the majority of the rail passenger services in Scotland. Until it is successfully franchised, ScotRail will remain within the jurisdiction of the British Railways Board which will set its overall budget and financial objectives.

The ScotRail TOC operates nearly 1,900 services a day, over a network of 2,180 miles linking 323 stations. More than half of these stations are in Strathclyde where the Regional Council, through its Passenger Transport Executive, is responsible for the biggest and most efficient suburban railway network outside London.

With 4,100 employees and an annual turnover in excess of £300 million, ScotRail is one of the biggest companies in Scotland. A major component of that Scottish turnover will be the payment of £175 million to Railtrack for access to its passenger rail network (see map on page 4) and further charges for the leasing of its 323 stations in Scotland. These charges will be funded by Government grant.

ScotRail will also have to meet the costs of leasing and maintaining the 280 trains required to run the 1,900 daily passenger services, providing 45 million passenger journeys each year.

ScotRail is not the only train operating company to provide passenger services in Scotland. Three of the six new companies into which InterCity has been broken up complement ScotRail's services as shown on the network map (page 4).

ScotRail has been set up as a "Shadow Franchise". This means it will operate very much as a private company would, although still within British Rail. It has a clear vision of what it will seek to achieve and how it will do so.

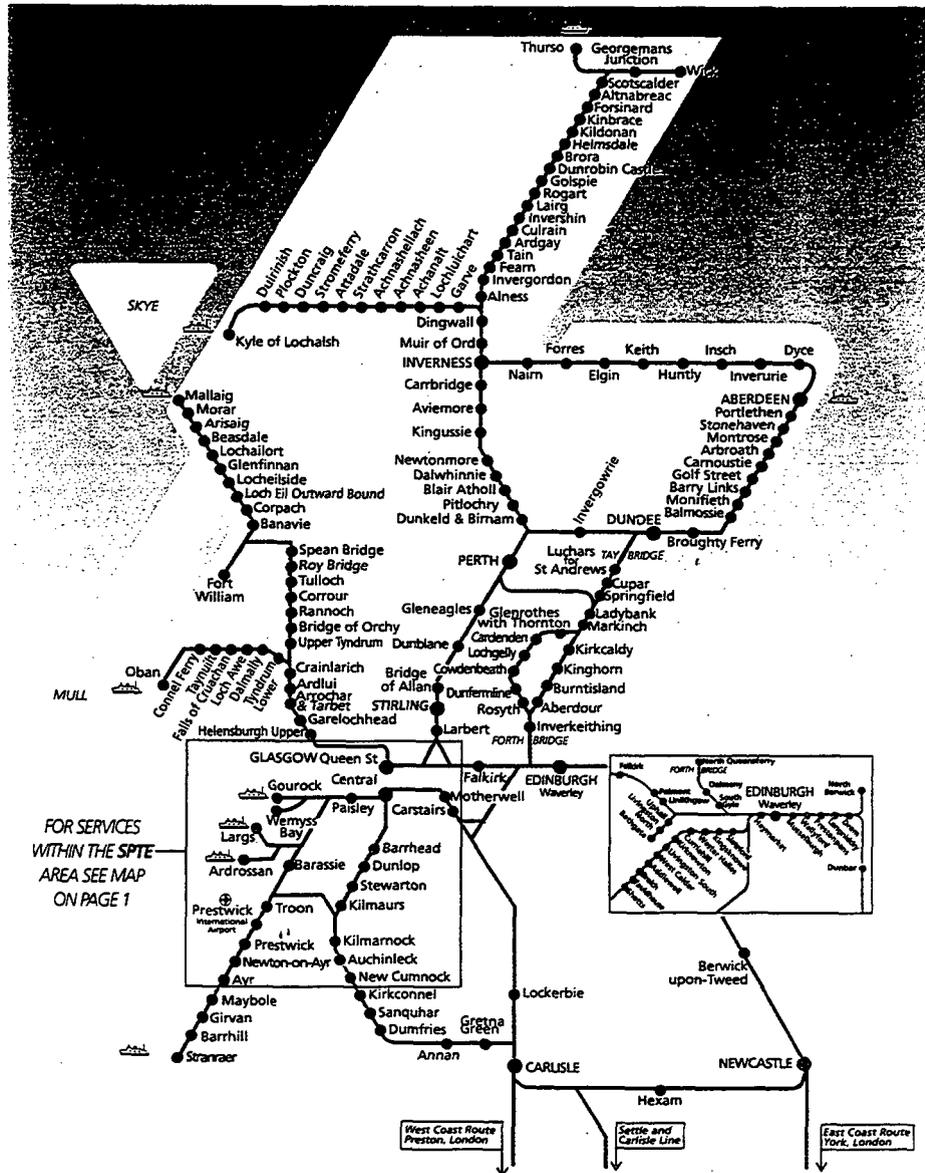
Within the financial limits set by the British Railways Board, the new company will meet the mandatory services specification for the franchise set by the Director of Passenger Rail Franchising. This will include the specification for Strathclyde services agreed with the Strathclyde Passenger Transport Executive.

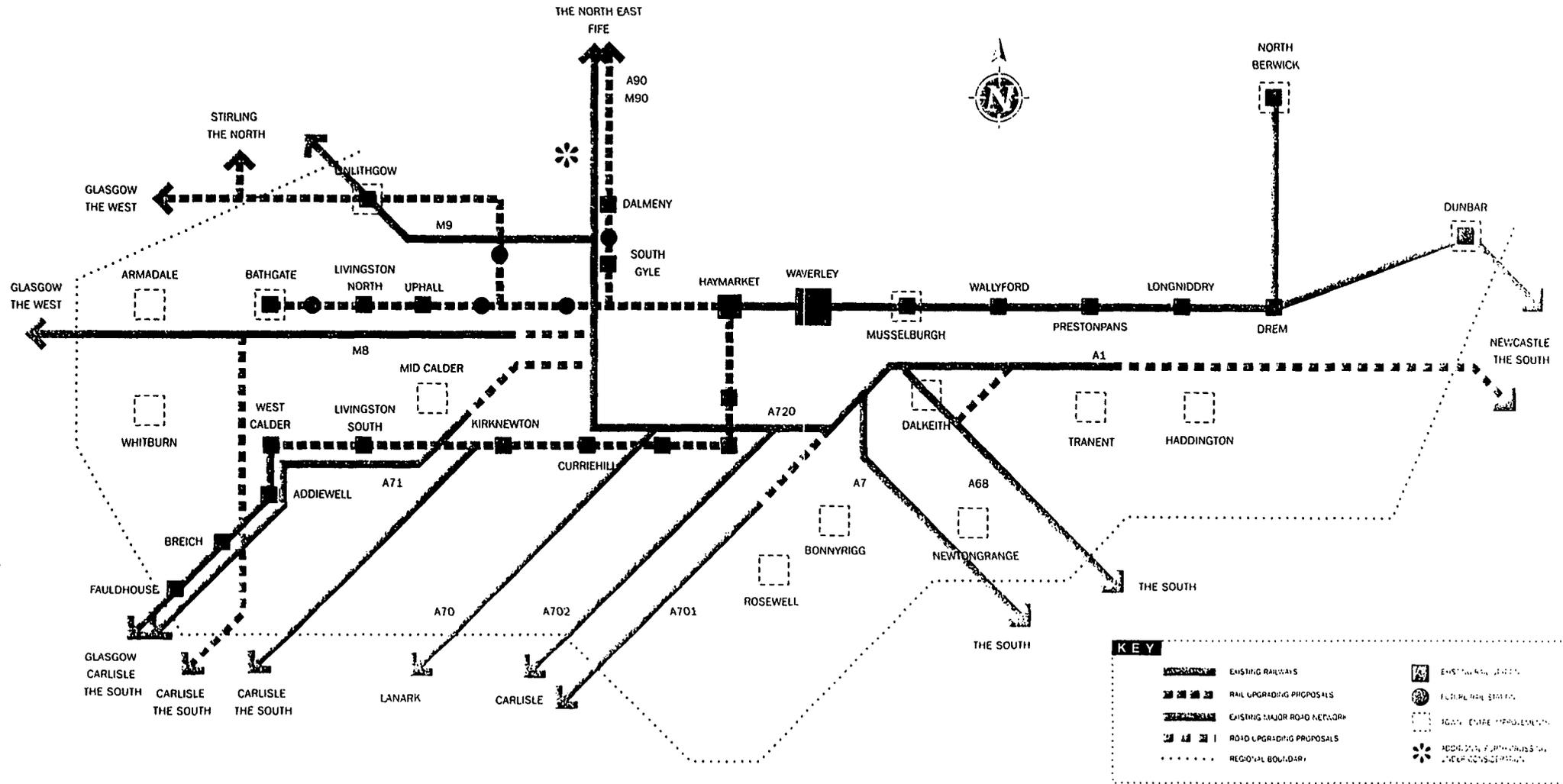


network

**KEY STATISTICS**

- 1900 services per day
- 170,000 passenger journeys per day
- 332 stations (57 shared with other TOCs)
- 1500 route miles including 730 miles of single track
- 600 vehicle fleet of trains
- 4100 staff
- Circa £300m annual turnover





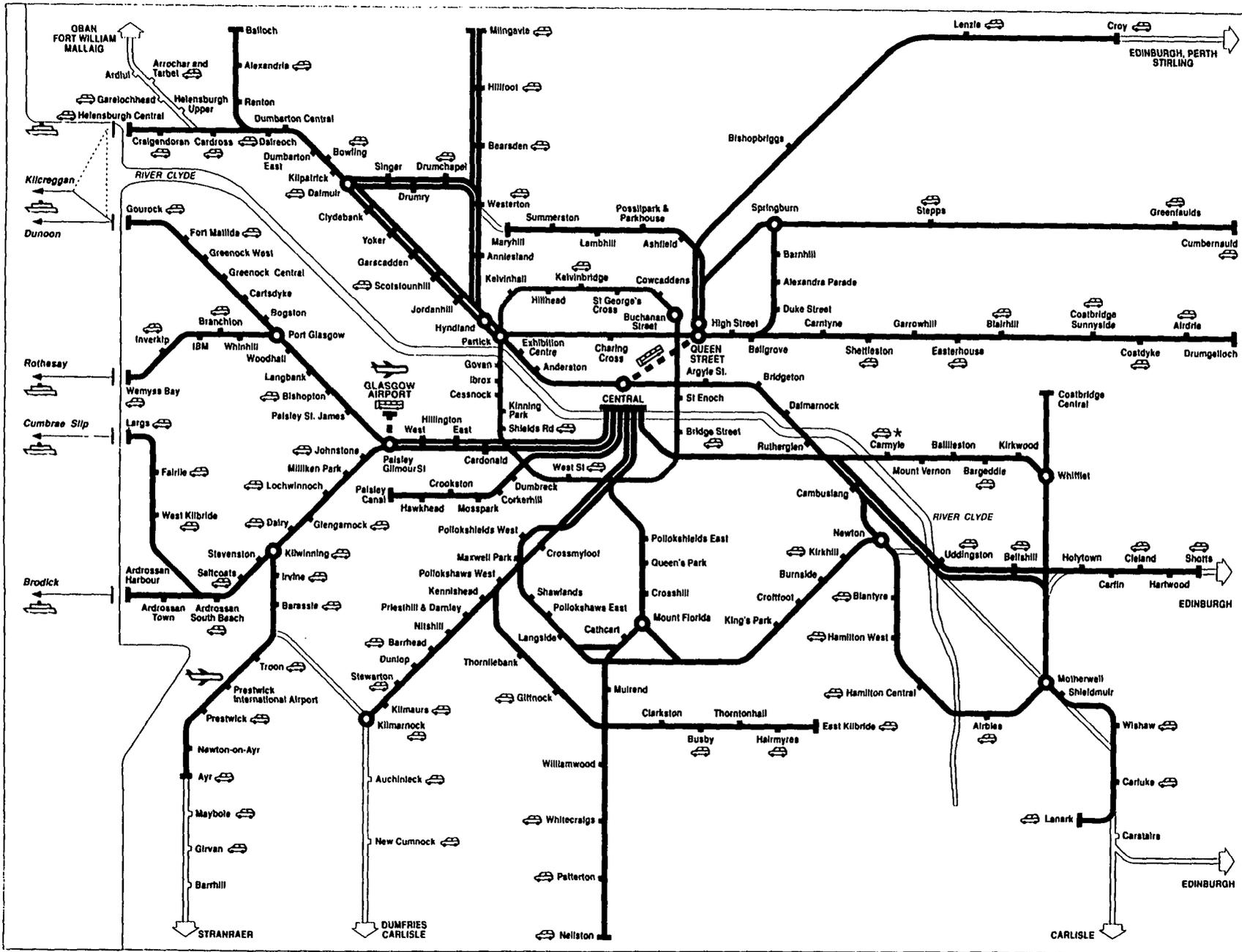
KEY			
	EXISTING RAILWAYS		EXISTING RAIL STATION
	RAIL UPGRADING PROPOSALS		FUTURE RAIL STATION
	EXISTING MAJOR ROAD NETWORK		ICAO CODE IMPLEMENTATION
	ROAD UPGRADING PROPOSALS		ADDITIONAL PROPOSALS FOR GLASGOW AIRPORT
	REGIONAL BOUNDARY		

## STRATHCLYDE SUPPORTED SCOTRAIL SERVICES

The local rail network in Strathclyde - the largest local rail network outwith London - is operated by ScotRail and financially supported by Strathclyde Passenger Transport Executive on behalf of Strathclyde Regional

Council under Section 20 of the 1968 Transport Act. A condition of this support is that the Executive determines timetables and fares pertaining to these services. The following are the principal features of the network.

<b>Number of Services</b>	20	
<b>Route Miles</b>		
	<b>Miles</b>	<b>%</b>
Electrified	215	74
Non-Electrified	77	26
<b>Total</b>	<b>292</b>	<b>100</b>
<b>Stations</b>		
	<b>No.</b>	<b>%</b>
Fully Staffed	67	39
Staffed Single Shift	26	15
Unstaffed	78	46
<b>Total</b>	<b>171</b>	<b>100</b>
All stations are normally "open" - that is, there are no platform barrier ticket checks. Tickets are examined during the journey on board the train.		
<b>Rolling Stock</b>		
	<b>No. of Sets</b>	<b>Seats</b>
Original Class 303 EMU ① (1960)	1	236
Life Extended Class 303 EMU ② (originally built 1959-61, refurbished 1986-88)	46	192
Class 314 EMU ② (1979)	15	212
Class 318 EMU (1985-86)	21	216
Class 320 EMU (1990)	22	230
Class 101 DMU	11	105
Class 156 DMU (1989)	19	150
Class 157 DMU (out to tender)	21	150
① Repainted in original blue livery, used for training and special charters only.		
② Excludes accident damaged sets for which the repairs required are being assessed.		
<b>Annual Passenger Journeys</b>	37.58m	
<b>Staffing</b>		
DMUs operate with a Driver and a Guard; all electric services operate under the Strathclyde Manning Agreement whereby trains can operate with only a Driver. In general, however, trains also have an additional member of staff who checks tickets and provides customer care information.		
<b>Public Address Equipment</b>		
Long line public address equipment has been installed throughout the network.		



## Rail Network

Glasgow Underground



Inter-terminal Bus Links



Interchange with Ferries



Park-and-Ride Station  
Car Parks



Park-and-Ride facilities  
under construction

## ANNEXE VII : Le BADE – WÜRTEMBERG (Allemagne)

Interlocuteurs :

- Ministère des transports du Land de Bade-Würtemberg

\* Jürgen SCHERM - juriste

\* Volkhard MALIK - juriste

- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) (Union des transporteurs allemands)

- Dieter FINK - Directeur de la section du Land de Bade-Würtemberg, mais aussi cadre au Stuttgarter Strassenbahn AG (SSB), exploitant du réseau du grand Stuttgart

- Verband Baden-Württemberischer Omnibusunternehmer e. V. (WBO) (Union des transporteurs routiers du Baden-Würtemberg)

\* Kerstin SANDER - Assistante de direction

\* Peter BAGDAHN - Conseiller économique

### LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES SOCIO- DÉMOGRAPHIQUES DU BADE WÜRTEMBERG

<b>Région du Bade-Würtemberg</b>	
<b>Population (*1000)</b>	9 619
<b>Croissance pop. 1981-1990</b>	4,6
<b>Superficie (*1000 km<sup>2</sup>)</b>	35,7
<b>Densité (hab./km<sup>2</sup>)</b>	269
<b>Agglomérations de :</b>	
. de 500 000 à 1 millions d'hab.	Stuttgart
. de 100 000 à 500 000 hab.	Karlsruhe Friburg, Pforzheim Heidelberg Heilbronn Reutlingen, Ulm
<b>Configuration urbaine</b>	en réseau

## ***LES AUTORITES ORGANISATRICES***

### **I - ORGANISATION DES TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS**

#### 1 - Définition du transport régional de voyageurs

Le transport régional de voyageurs peut être défini comme celui qui se déroule entièrement au sein du Land. On parle plutôt de transport de proximité par opposition au transport à longue distance. En pratique, il y a donc des exceptions à cette définition du transport régional pour certaines liaisons courtes qui traversent les frontières du Land. En cas d'incertitude, la loi fournit une limite de durée (1 heure) ou de distance (50 km) pour trancher. Il faut garder à l'esprit que cette définition englobe les transports urbains, y compris pour une agglomération comme Rhein-Neckar (Mannheim-Ludwigshafen-Heidelberg), à cheval sur 3 Länder.

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

Les données suivantes, qui englobent toutes les lignes régulières urbaines ou interurbaines hors Deutsche Bahn (exploitant national du réseau ferré) (DB) sont disponibles pour 1994 :

- \* 826,43 millions de passagers transportés
- \* 1 005,18 millions de DM de recettes
- \* 54 187 km de lignes exploitées
- \* environ 50 millions de trains-km pour le transport régional

#### 3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

L'Etat fédéral, le Land, les Kreise (regroupements de communes) et les communes elles-mêmes jouent un rôle dans l'organisation du transport.

##### 3a - Rôle ou l'implication de l'Etat fédéral dans le transport régional au niveau

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

- Le Land reçoit de l'Etat fédéral des financements au titre de la loi sur le financement des transports communaux et de la loi de régionalisation.
- L'Etat 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.

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

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

Le Land 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 5 Kreise péri-urbains (Verband Region Stuttgart - VRS).

Il finance l'infrastructure et l'exploitation ferroviaires, y compris par l'intermédiaire d'un financement accordé au VRS. Le déficit d'exploitation est couvert :

- \* par un premier montant représentant le coût net des services régionaux au moment de la régionalisation en 1994 (logique de statu quo, les variations de recettes n'intervenant pas dans ce montant)
- \* par un deuxième montant consistant en des coûts nets de modifications de service régies par des contrats particuliers (les variations de recettes entrent alors généralement en ligne de compte)

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 Land 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.

En matière d'exploitation, il faut distinguer :

- les financements accordés aux transports scolaires et spéciaux pour les personnes à mobilité réduite, qui ne passent pas par le Ministère des transports,
- les financements accordés au titre de la péréquation tarifaire pour compenser la moitié des pertes de recettes lors de la mise en place de tarifs coordonnés (Verkehrsverbund ou Tarifverbund),
- l'exemption de taxe sur les véhicules accordée aux véhicules routiers sur lignes régulières,
- quelques cas isolés de financement 50/50 de services supplémentaires en collaboration avec les Kreise.

Le Land attribue les concessions de lignes.

A noter que le Land joue un rôle dominant dans la construction et l'entretien des routes, des aéroports, des voies navigables et des plateformes multimodales de marchandises.

### 3c - Rôle ou l'implication des autorités locales en matière de transport régional

Les Kreise (9 urbains et 35 ruraux) ont la responsabilité de l'organisation du transport régional routier de voyageurs. C'est en général du transport sur des distances relativement faibles, le réseau ferré étant très dense sur les liaisons interurbaines principales.

Ils 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 Land, notamment l'attribution des concessions.

Ils participent au financement des points d'échange, gares routières etc... et couvrent la moitié de la pérequisition financière pour coordination tarifaire.

- Les interlocuteurs ont souligné à plusieurs reprises le rôle important joué par les entreprises dans le partenariat inter-Kreis, la connaissance du marché des déplacements et, partant, l'élaboration d'un réseau performant et coordonné.

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

Les bases légales de l'organisation du transport régional du transport de voyageurs sont :

- \* la loi fédérale sur le financement du transport local du 28/1/88
- \* la loi fédérale sur le transport de voyageurs (loi du 21/3/61 modifiée le 8/8/90)
- \* la loi fédérale de réorganisation du chemin de fer du 27/12/93
- \* la loi fédérale de régionalisation des transports publics de proximité du 27/12/93
- \* la loi du Land sur la planification, l'organisation et la mise en place des transports publics de proximité du 8/6/95

Les trois derniers textes législatifs entrent pleinement en vigueur au 1/1/96. Le Land a la responsabilité globale du transport régional de voyageurs depuis le 1/1/94 (suite aux dispositions fédérales), responsabilité dont une partie a été déléguée suivant un dispositif spécifique au Bade-Württemberg, régi par la loi du 8/6/95.

### 5 - Date d'acquisition de cette responsabilité

voir ci-dessus

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

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 la 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 entre le mode ferroviaire (Land) et le mode routier (Kreis).

La coopération entre Kreise est promue par la péréquation financière mentionnée ci-dessus.

Le Land intervient lorsque la géographie nécessite une coopération avec un autre Land, voire une région dans un pays voisin : Regio Bahn Rhein-Neckar (Rhénanie-Palatinat et Hesse), Ulm-Neu Ulm (Bavière), Regio S-Bahn (canton de Bâle), coopération avec la Région Alsace.

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

Le Land 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 élaborées au niveau du Land, 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 possible qu'un Kreis décide de limiter sévèrement les financements disponibles pour les transports publics; le Land aurait alors peu de moyens directs d'influer sur l'offre routière.

Rappelons ici le rôle moteur dévolu aux entreprises exploitantes.

Pour tout investissement supérieur à 20 millions de DM, une évaluation standardisée de la rentabilité socio-économique est entreprise suivant les dispositions de la loi sur le financement du transport local.

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

Les besoins en termes de transport sont évalués de manière approfondie au niveau adéquat lorsqu'un investissement public est envisagé. L'expertise se situe généralement chez les exploitants plutôt que dans les Kreise. Le Ministère dispose par ailleurs d'un modèle régional multimodal.

## 9 - Logique sous tendant l'organisation des transports

Le cadre institutionnel est un compromis entre logique de service public et logique de service commercial. Tout dépend de la volonté politique exprimée localement. Il se trouve que, tant au niveau du Land qu'à celui des Kreise, le consensus est actuellement très en faveur de la promotion des transports collectifs, ce qui se traduit par des financements tout à fait conséquents.

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

Le mouvement de déréglementation est visible à travers :

- \* la grande autonomie accordée aux exploitants routiers (qui sont généralement la force de proposition pour toute création de service, et qui exploitent la grande majorité des lignes sans subvention d'exploitation),

- \* et les débuts d'une mise en compétition pour les concessions ferroviaires, sur des lignes dédiées pour l'instant (dans la région de Tübingen, où un exploitant privé a remplacé un service de la DB, ou pour le S-Bahn de Mannheim, où un appel d'offres doit départager la DB et un consortium privé pour l'exploitation d'une ligne nouvelle).

Le dispositif législatif a été élaboré pour éviter que cette tendance ne résulte en une dégradation du service pour les voyageurs. L'objectif est essentiellement d'accroître la compétitivité des exploitants, donc de réduire dans l'ensemble les coûts unitaires. Il n'est pas, pour l'instant, accompagné d'une volonté de diminuer le montant des financements locaux.

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

Land, Kreise et communes partagent également les responsabilités en matière de planification territoriale.

En pratique, seuls les grands aménagements font véritablement l'objet d'un contrôle en amont par rapport à leurs impacts sur les déplacements.

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

La coordination est l'un des maîtres mots de la politique du Land. C'est un objectif qui se retrouve donc dans toutes les actions entreprises.

## **II - FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL**

### 13 - Financement des infrastructures de transport régional

Infrastructures ferroviaires : le Land finance à 100% la part qui revient aux transports régionaux (la plupart des investissements servant à plusieurs types de circulations, une nouvelle clé est négociée au cas par cas)

Infrastructures routières : d'échange (y compris Park and Ride), gares routières, dépôts : la loi limite à 58% la part du Land sur ses fonds propres. En pratique, sur la base d'une norme de coût pour différents types d'installations, la clé suivante est généralement adoptée :

- \* 60% Land par l'intermédiaire des financements fédéraux définis par la loi sur le financement des transports locaux,
- \* 25% Land sur ses fonds propres,
- \* 15% exploitants, communes, ...

Rappelons que le Land finance à 50% les véhicules neufs.

Le Land a une fiscalité propre, et reçoit des financements de l'Etat fédéral (cf ci-dessus).

### 15 - Financement des déficits d'exploitation

- cf ci-dessus

### 16 - Participation des autorités organisatrices au financement de services spécifiques

- cf ci-dessus

### 17 - Rentabilité des services

- cf ci-dessus

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

- Ces études sont du ressort des autorités compétentes et fait partie de l'exercice de programmation budgétaire. En pratique, hormis le Land, les autorités dépendent beaucoup des exploitants pour obtenir l'information.

## 19 - Evolutions prévisibles en matière de financement

Les montants régis par la loi sur le financement du transport local baisseront de presque 50% en 1997. En revanche, la loi sur la régionalisation du transport de proximité amènera de nouveaux fonds à partir de l'exercice 1996, qui croîtront progressivement jusqu'en 2000 en termes réels. Comme ces fonds font plus que couvrir le service "statu quo", ils pourront compenser la baisse évoquée ci-dessus.

### **III - LE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL**

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

Le Land négocie avec la DB et les autres exploitants ferroviaires les contrats adaptés en cas de modification de service. Il n'y a pas de cadre prédéfini. Le point difficile est la tarification de l'infrastructure ferroviaire.

Il est par ailleurs partie prenante dans tous les contrats impliquant sa participation financière, notamment le montage de districts tarifaires.

Enfin, chaque concession fait l'objet d'une convention avec l'exploitant, où figurent notamment les horaires.

Les Kreise et les communes négocient des contrats avec les exploitants lorsque leur participation financière est impliquée.

#### 22 - Responsabilité de l'information et de la promotion

L'information et la promotion sont du ressort des exploitants, mais les Kreise participent parfois, notamment dans les systèmes de billetterie. Le Land participe au titre de son programme d'innovation.

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

Les points d'arrêt existants sont du ressort des exploitants. La création de nouveaux points d'arrêt s'inscrit dans la politique de promotion (cf. supra).

#### 25 - Gestion de la concurrence entre opérateurs

C'est le Land qui joue le rôle de régulateur à travers l'attribution des concessions, en recherchant la complémentarité et en évitant toute concurrence malsaine.

## **LES OPERATEURS : LE W.B.O. et le V.D.V.**

### **1 - Nature juridique**

- Le WBO est une association regroupant 540 exploitants, dont 225 exploitent des lignes régulières, soit la majorité des exploitants hormis les très petites entreprises. La plupart des adhérents sont des exploitants routiers privés, mais y appartiennent également quelques entreprises à capital mixte, les chemins de fer privés (au nombre de 5) et les 3 filiales de la DB qui effectuent du transport routier de voyageurs dans le Land.

Le WBO est l'interlocuteur des syndicats pour les négociations sectorielles.

- Le VDV est une association nationale qui a une branche dans le Land. On y trouve 46 exploitants dans le Bade-Württemberg, dont la DB, les chemins de fer privés, les grands réseaux urbains et certaines entreprises de transport routier de marchandises comme BahnTrans, filiale de la DB. Ce sont soit des entreprises entièrement privées, soit des entreprises à capital mixte, soit des entreprises publiques communales ou d'Etat.

Il y a des recouvrements avec les membres du WBO, mais la spécialisation du VDV porte sur le ferroviaire d'une part, sur les grandes et moyennes villes d'autre part.

### **2 - Opérateurs public/privé**

Il y a une grande diversité dans la forme des contrats, reflétant la diversité de nature juridique des opérateurs (cf. supra).

### **5 - Procédure de passation du contrat**

L'appel d'offres est plutôt exceptionnel pour l'instant. On peut évoquer plusieurs spécificités du dispositif pour expliquer ce système :

- \* si une demande est présentée par un exploitant, la concession est généralement accordée par le Land à condition que la ligne ne produise pas une concurrence néfaste à un service existant (il n'y a pas de subvention d'exploitation),
- \* les services supplémentaires subventionnés sont généralement confiés à l'exploitant principal,
- \* le capital public est très présent chez les gros exploitants,
- \* concernant les services ferroviaires, on ne sait pas comment évoluera la situation après les premières expériences tentées.

## **6 - Compte d'exploitation par type de service**

La plupart des exploitants ne sont pas en mesure de fournir un compte d'exploitation par ligne, sauf cas de réseau très simple bien sûr.

Actuellement, la DB effectue une répartition au train-km de ses coûts. Elle est tenue de préparer une comptabilité analytique plus poussée pour 1997. Il n'y aura pas de conséquence financière pour le Land, d'après les dispositions de la loi sur la régionalisation. Mais on ne sait pas bien pour l'instant quelles implications pourraient en découler pour les lignes qui s'avèreraient déficitaires.

A noter que les coûts d'utilisation de l'infrastructure actuellement utilisés pour le calcul du déficit d'exploitation de la DB, répercuté sur le Land, sont différents suivant qu'il s'agit :

- \* de services entrant dans le "statu quo" de 1994, auquel cas il s'agit d'un coût moyen,
- \* de services supplémentaires, auquel cas il est très inférieur, se rapprochant d'un coût marginal.

L'issue du débat sur la répartition des coûts d'infrastructure sera importante pour l'avenir.

## **7 - Prise en compte des investissements**

Outre ce qui a été évoqué ci-dessus, il convient de mentionner que le programme de financement des véhicules prévoit l'intervention du Land à hauteur de 50% du coût d'un véhicule neuf standard pour le renouvellement dès lors que le véhicule remplacé a plus de 6 ans et qu'il a été principalement affecté à des lignes régulières. Pour une extension de parc, il faut faire état d'une nouvelle concession ou justifier autrement le besoin.

Les mêmes principes sont appliqués peu ou prou au matériel ferroviaire.

## **8 - Importance de la sous-traitance**

Il n'y a pas de suivi quantitatif de la sous-traitance, bien que celle-ci soit une pratique répandue.

## **9 - Coordination avec d'autres opérateurs**

WBO et VDV sont à la fois des organismes de type lobby et d'importants partenaires dans la coordination. Ils regroupent néanmoins des exploitants dont les intérêts peuvent diverger sur certains points particuliers.

Les horaires des services routiers figurent dans les conventions de concession.

Avant adoption des horaires ferroviaires, on organise une consultation des entreprises de transport dans laquelle ces associations jouent un rôle important. Pour l'instant, la DB propose le nouvel horaire et les autorités locales introduisent des demandes de modification qui ne peuvent être que marginales, avant l'arrêté définitif.

A partir du 1/1996, le Land devrait théoriquement avoir plus de pouvoir dans ce domaine.

En pratique, la préséance des ICE et du cadencement national laissera très peu de marge de manoeuvre par rapport aux horaires de la DB. Par contre, il deviendra possible d'obliger un exploitant à modifier ses horaires, modification qui sera rémunérée.

## DOCUMENTATION DISPONIBLE

- Ministère des transports du Bade-Würtemberg

Mobilität erhalten, Verkehr gestalten, 1995, brochure reprenant les lignes directrices du plan de transport du Land

Dépenses du Land entre 1984 et 1994 dans le secteur des transports

- VDV - Landesgruppe Bade-Würtemberg

Rapport de situation 1994/95

Recueil des textes de loi régissant les transports publics

- WBO - Rapport d'activité 1994/95

- Centre de formation des WBO

Analyse de la loi sur la planification, l'organisation et la mise en oeuvre du transport public de proximité 8/95

Recueil de communications de la conférence de 7/95 Der Zug der Zeit

Recueil de communications de la conférence de 6/94 Les transports de proximité dans le futur

## ANNEXE VIII : La BASSE-AUTRICHE

### Interlocuteurs :

- Wiener Linien, Wiener Stadtwerke - Verkehrsbetriebe (exploitant du réseau de Vienne)

\* Reinhard KEIBL - Directeur adjoint responsable des affaires commerciales

\* Petra HUMS - Direction des affaires commerciales

- Verkehrsverbund Ost-Region (VOR)

\* Franz KONRAD - Responsable du domaine tarifaire

- Österreichische Bundesbahn (ÖBB) - Chemins de fer fédéraux

\* Peter PISKATY - Direction générale du transport de voyageurs, Sous-direction des transports régionaux

\* Gerold BREIER - id.

### LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES SOCIO-DÉMOGRAPHIQUES DE LA BASSE-AUTRICHE

<b>Région de Neider-Osterreich</b>	
<b>Population (*1000)</b>	1473
<b>Croissance pop. 1981-1990</b>	
<b>Superficie (*1000 km<sup>2</sup>)</b>	1,9
<b>Densité (hab./km<sup>2</sup>)</b>	
<b>Agglomérations de</b>	
. de 1 à 2 millions d'habitants	Vienne
<b>Configuration urbaine</b>	en étoile

**AUTORITE ORGANISATRICE : Le V.O.R.**

## **I - ORGANISATION DES TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS**

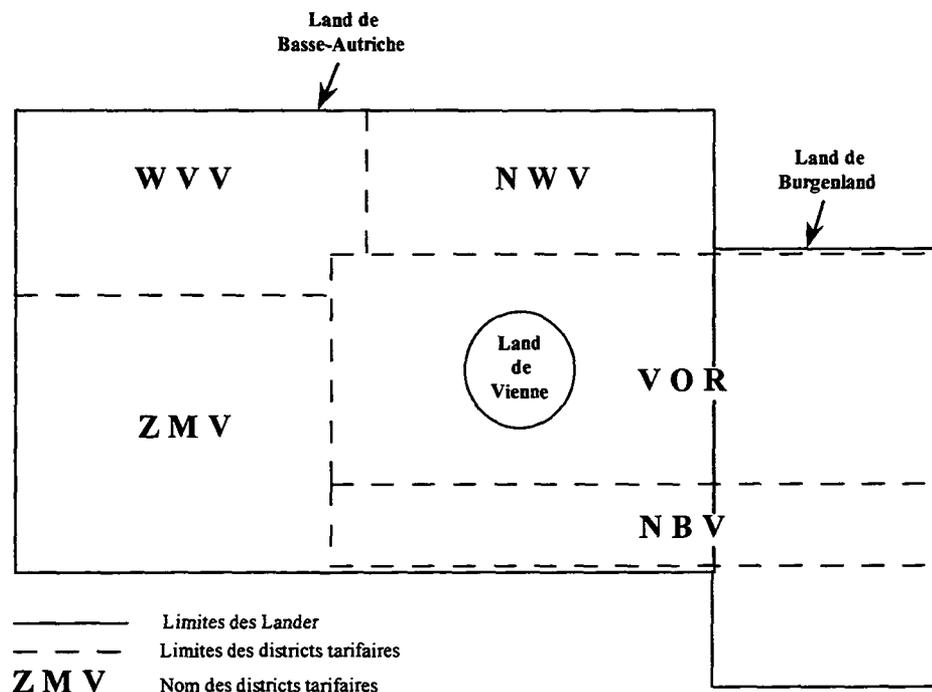
### 1 - Définition du transport régional de voyageurs

On ne peut pas isoler, dans l'analyse des déplacements, le Land de Basse-Autriche du Land de Vienne, qui s'y trouve entièrement enclavé. Pour englober l'ensemble de l'agglomération, il faut également prendre en considération le Land de Burgenland au sud-est de Vienne.

Nous appellerons donc transport régional tout ce qui se situe à l'intérieur de cette zone, en notant qu'il reste un secteur du Land de Basse-Autriche, plus rural, qui ne fait plus partie de l'agglomération viennoise.

On pourrait exclure ce qui se passe dans le Land de Vienne (dont les frontières coïncident avec la ville de Vienne), mais cette coupure n'a pas de vraie signification sur le plan organisationnel ou financier (ce serait comme analyser isolément la ville de Paris en Région Ile de France).

Schématiquement, on peut représenter ainsi les frontières des Länder et des Verkeersverbände (districts tarifaires) dans cet ensemble :



Pour les ÖBB, la définition du transport régional est différente suivant les types de trains (trafic régional dans les trains régionaux et de longue distance dans les trains nationaux). Selon eux, cette définition simple utilisée depuis 1995 n'a pas trop perturbé les statistiques (avant 1994, était "régional" tout ce qui parcourait moins de 70 km). 90% des trains sont régionaux, représentant 85% des voyageurs. Ce secteur croît de 2 à 3% par an, alors que le reste du trafic est en baisse.

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

Concernant l'offre, les statistiques suivantes sont disponibles :

Zone	Habitants (milliers)	Superficie en km2	Nombre d'exploitants	Nombre de lignes fer	Nombre de lignes bus/tram/méto
VOR	2 473	8 841	20	35	291
NWV	126	2 411	6	1	63
WVV	232	4 614	6	7	97
ZMV	385	5 517	4	8	106
NBV	257	3 116	8	6	104

En 1994, le nombre de déplacements effectués sur le réseau de transport du VOR s'élève à environ 741 millions.

Le VOR représente environ 75% de l'offre ferroviaire nationale proposée par ÖBB.

## 3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

Les 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 ; nous exposerons plus en profondeur le fonctionnement du VOR.

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

L'Etat fédéral siège au comité directeur des 5 districts (représentants des Ministères des Finances et des Transports) et contribue à leur financement (50% du VOR, 33% des autres).

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 tourne autour de 80% de la part régionale de l'investissement. L'idée d'un tunnel bâti à l'aide d'une formule de concession privée type Build Operate Transfer (BOT) a été évoquée. Mais sa réalisation n'est pas acquise.

L'Etat participe à l'investissement pour le métro de Vienne par l'intermédiaire d'un contrat négocié avec le Land de Vienne, à hauteur de 50% des coûts de construction et des coûts de matériel roulant.

Il co-finance des projets pilotes, par exemple des expériences de transport à la demande.

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

La couverture des déficits du transport régional effectué par les ÖBB est au coeur d'après débats entre l'Etat Fédéral et le Bund, qui devaient se débloquent suite aux élections de décembre 1995. La loi du 29/12/92 sur les chemins de fer fédéraux, qui est entrée en vigueur au 1/1/94, prévoit la participation des Länder à la couverture des déficits engendrés par le transport régional. Depuis cette date, ni les Länder, ni l'Etat Fédéral ne paient, et le déficit cumulé des ÖBB croît rapidement. Faute d'une issue à ce conflit, ÖBB se trouvera dans l'obligation de réduire ses prestations, surtout en fin de semaine, à partir de Juin 96. Ceci mettrait les ÖBB en porte à faux par rapport à la loi fondamentale des chemins de fer de 1957, dont des dispositions toujours en vigueur obligent l'exploitant national à un bon niveau de service minimal.

L'Etat Fédéral verse cependant aux ÖBB deux subventions qui ne couvrent pas l'ensemble des pertes du transport régional :

- des compensations tarifaires
- un bonus pour toute augmentation de trafic passagers.

Les fonds mis à disposition des Länder par la loi de péréquation financière devaient normalement servir à couvrir la différence ; ils ont été utilisés pour financer les autres subventions versées par les Länder pour le transport régional (cf ci-dessous).

L'Etat couvre le déficit d'exploitation de l'ensemble des lignes de la Poste jusqu'en 1996 ou 1997, après quoi cette situation devra évoluer.

Il finance le transport des écoliers et des étudiants à 90%, le Ministère des Familles remboursant directement ou par l'intermédiaire du district les exploitants qui ont la responsabilité d'attribuer les abonnements correspondants en collaboration avec les établissements concernés.

Il attribue les concessions, ligne par ligne, et les retire le cas échéant.

Il est théoriquement responsable des horaires ferroviaires.

Il est responsable de la réglementation d'ensemble du transport routier.

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

Les Länder siègent aux comités directeurs des 5 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, leur implication effective est incertaine.

En pratique, dans le passé, seul le Land de Vienne a participé :

- au financement de la construction du métro et de son matériel roulant, à hauteur de 50%
- au financement de l'infrastructure ferroviaire à hauteur variable tournant autour de 20% de la part régionale de l'investissement.

A Vienne, tous les autres investissements concernant l'exploitation des bus et des tramways sont pris en charge par le Land. Le matériel roulant et les bus entrent dans cette catégorie.

Le Land de Vienne couvre enfin le déficit d'exploitation de son réseau interne. Il prend en charge la compensation d'une réduction accordée aux retraités et aux habitants à faible revenu.

Les Länder co-financent des projets pilotes.

### 3c - Rôle ou l'implication des autorités locales en matière de transport régional

Les communes peuvent financer des services.

Les districts tarifaires que constituent les Verkehrsverbünde établissent la répartition des revenus entre les exploitants et le montant des pertes dues à la tarification unique qui doit être compensé. Il faut cependant nuancer, pour le VOR, entre deux secteurs :

- ◇ Les exploitants dits de Phase 1 (pour des raisons historiques, le réseau de Vienne, le réseau ÖBB et le chemin de fer de Badner Bahn), pour lesquels VOR répartit sur la base des revenus et de l'offre modifiés par rapport à la base de 1984.
- ◇ Les exploitants de Phase 2 (les autres transports routiers et le chemin de fer privé Raab Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn), pour lesquels la répartition est faite sur la seule base des revenus de 1988. Les services supplémentaires par rapport à l'offre de 1988 sont financés par les communes, mais passent par le VOR. Dans ce schéma, un minimum de prestations kilométriques annuelles est garanti pour chaque exploitant, en contrepartie de quoi VOR peut verser des aides à la modernisation.

En résumé, les districts tarifaires ne versent pas en tant que tels de subventions d'exploitation.

Ils ne participent pas, sauf cas exceptionnel et marginal, aux investissements.

Ils ont en revanche un rôle de coordination, et assument en pratique la gestion de la tarification.

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

Le cadre législatif et réglementaire comporte :

- ◆ La loi fondamentale de 1957 sur les chemins de fer fédéraux.
- ◆ La nouvelle loi de 1992 sur les chemins de fer fédéraux (Bundesgesetz zur Neuordnung des Rechtsverhältnisse der ÖBB).
- ◆ La loi de péréquation financière (Finanzausgleichgesetz).

Plusieurs interlocuteurs ont déploré l'absence d'une loi générale d'organisation des transports intérieurs, établissant plus clairement la notion d'autorité organisatrice ("Besteller").

Les Verkehrsverbände sont les organismes de coordination.

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

Il existe des commissions multipartites pour la gestion des horaires ("Fahrplankonferenzen"), réunissant 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.

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

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 marginales. Une consultation formelle n'est nécessaire qu'en cas de nouvelle infrastructure ou de nouveau point d'arrêt ; le reste est géré dans les commissions décrites ci-dessus.

Les critères de décision sont nombreux. Plusieurs interlocuteurs ont jugé que l'époque des créations de services sur des bases purement politiques était révolue pour des raisons budgétaires. Les autorités politiques demandent de plus en plus la démonstration de la rentabilité économique des investissements.

Les Länder de Vienne et de Basse-Autriche ont élaboré des "Concepts globaux de transport" qui guident l'ensemble des financements accordés.

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

L'expertise de modélisation se trouve plutôt chez les exploitants. Les grands investissements comme le métro de Vienne font l'objet d'études de rentabilité poussées.

## 9 - Logique sous tendant l'organisation des transports

Les interlocuteurs estiment se trouver à la croisée des chemins entre logiques de service public et de service commercial. L'issue du débat sur la régionalisation des chemins de fer sera très importante à cet égard.

Au VOR, on estime qu'il ne faut pas opposer ces deux logiques. Les dépenses publiques en faveur des transports collectifs régionaux devront sans doute augmenter dans les années à venir pour répondre à la demande sociale, relayée par les instances politiques, de limiter la croissance du trafic automobile. Mais il faut qu'en contrepartie, le service gagne réellement en efficacité et en niveau de service. C'est à cette condition que l'on peut imaginer un développement durable des transports collectifs.

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

On ne peut pas parler de mouvement de déréglementation pour l'instant.

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

Les liens entre politique d'aménagement du territoire et politique des transports sont informels, mais étroits compte tenu de l'imbrication des instances politiques de tutelle. Concrètement, face à un aménagement important, l'offre de transports est déterminée a posteriori.

## **II - FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL**

### 13 - Financement des infrastructures de transport régional

#### **Le financement des infrastructures**

Les arrêts de bus sont à la charge des exploitants, ainsi que les voies de tramway. Les gares routières sont le plus souvent municipales.

A noter l'importance accordée au schéma de «Park and Ride» par les deux Länder de Vienne et de Basse-Autriche dans les concepts globaux pour le futur. Les infrastructures de stationnement correspondantes sont financées par les Länder et les communes.

### **III - LE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL**

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

Pour le VOR, il y a trois contrats :

- \* le contrat de base et de financement qui contient les clés de répartition pour la compensation des pertes dues à la tarification unique, ainsi que les principes régissant les modifications de service (cahiers des charges, coordination physique, principes de tarification...).
- \* le contrat de répartition des recettes, qui régit concrètement les flux financiers.
- \* Le contrat statutaire de VOR qui définit les missions de VOR et qui a pour forme juridique la GmbH, proche de la SARL française.

Pour les autres autorités organisatrices, les deux premiers contrats ne font qu'un.

L'Etat Fédéral a un contrat de prestation avec les ÖBB définissant le service de base et son financement. Théoriquement, les Länder pourraient négocier des contrats avec ÖBB pour des services supplémentaires par rapport au service de base. En pratique, seuls deux cas tout à fait marginaux peuvent être signalés en attendant la clarification de la négociation entre Länder et Etat Fédéral.

#### 21 - Opérateurs ferroviaires et routiers

A part ÖBB et la Poste, il faut noter l'existence de deux chemins de fer privés dans le VOR, et la prédominance des régies municipales pour les grandes villes de Vienne et Wiener Neustadt. Ailleurs, la tendance est au regroupement des entreprises privées.

#### 25 - Gestion de la concurrence entre opérateurs

Il y a peu de zones de réelle concurrence. La densité de l'offre au moment de la création des structures en vigueur explique en partie cette situation. Le VOR s'efforce de tirer le meilleur parti des exploitants en présence, en s'assurant toutefois de maintenir les conditions de leur pérennité. Il n'y a pas encore eu de mise en concurrence des opérateurs ferroviaires.

## Les opérateurs : ÖBB

A noter l'existence d'un secteur routier important d'ÖBB.

### **5 - Procédure de passation de contrat**

Pratiquement pas d'appel d'offres ; les exploitants en présence au moment de la mise en place du système donnent satisfaction ; si plusieurs candidats se présentent pour exploiter un nouveau service, on s'efforce de répartir le travail entre les exploitants.

### **6 - Compte d'exploitation par type de service**

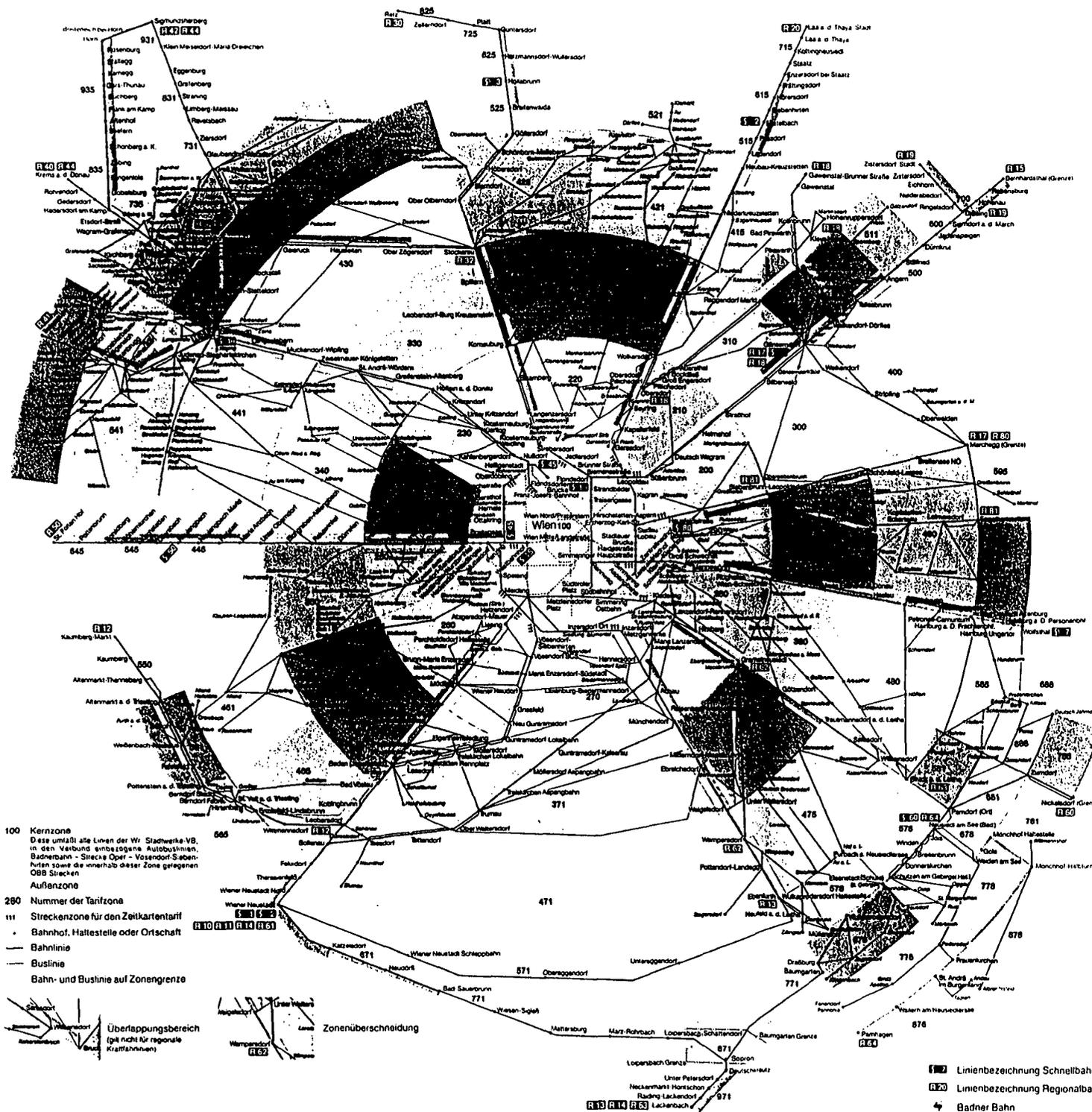
Pour la majorité des opérateurs, il n'y a pas de compte d'exploitation par type de service.

Le réseau de Vienne sépare son compte d'exploitation en fonction du mode (bus, tram, métro).

Les ÖBB, pour la partie ferroviaire, répartissent assez rigoureusement les coûts, mais ne sont pas encore organisées pour répartir les recettes, sauf pour les anciens Nebenvahn, qui sont des lignes bien isolées du reste du réseau, ayant toujours eu une comptabilité spécifique.

### **7 - Prise en compte des investissements**

ÖBB est propriétaire de l'infrastructure ferroviaire, même lorsqu'elle est financée par l'Etat Fédéral.



100 Kernzone  
 Diese umfaßt alle Linien der Wr. Stadtbahn-VB, in den Verbund einbezogene Autobuslinien, Badnerbahn - Strecken Oper - Vösendorf-Straßenbahn sowie die innerhalb dieser Zone gelegenen ÖBB Strecken

280 Aufbauzone  
 Nummer der Tarifzone

III Streckenzone für den Zeitkartentarif  
 Bahnhof, Haltestelle oder Ortschaft  
 — Bahnlinie  
 — Buslinie  
 — Bahn- und Buslinie auf Zonengrenze

Überlappungsbereich  
 (gilt nicht für regionale Kraftfahrpläne)

Zonenüberschneidung

100 Linienbezeichnung Schnellbahn  
 200 Linienbezeichnung Regionalbahn  
 400 Badner Bahn

# VOR

## Verkehrsverbund Ost-Region

### Tarifzonenplan

#### Anleitung zur Fahrpreisermittlung

Suchen Sie Ihre Fahrtstrecke; jede durchfahrene Zone (farblich Unterscheidung) ist eine Tarifeinheit. Wien bildet die Kernzone (Zone 100). Beachten Sie dabei Überlappungsbereiche der Bahn sowie Zonenüberschneidungen bei regionalen Kraftfahrplänen.

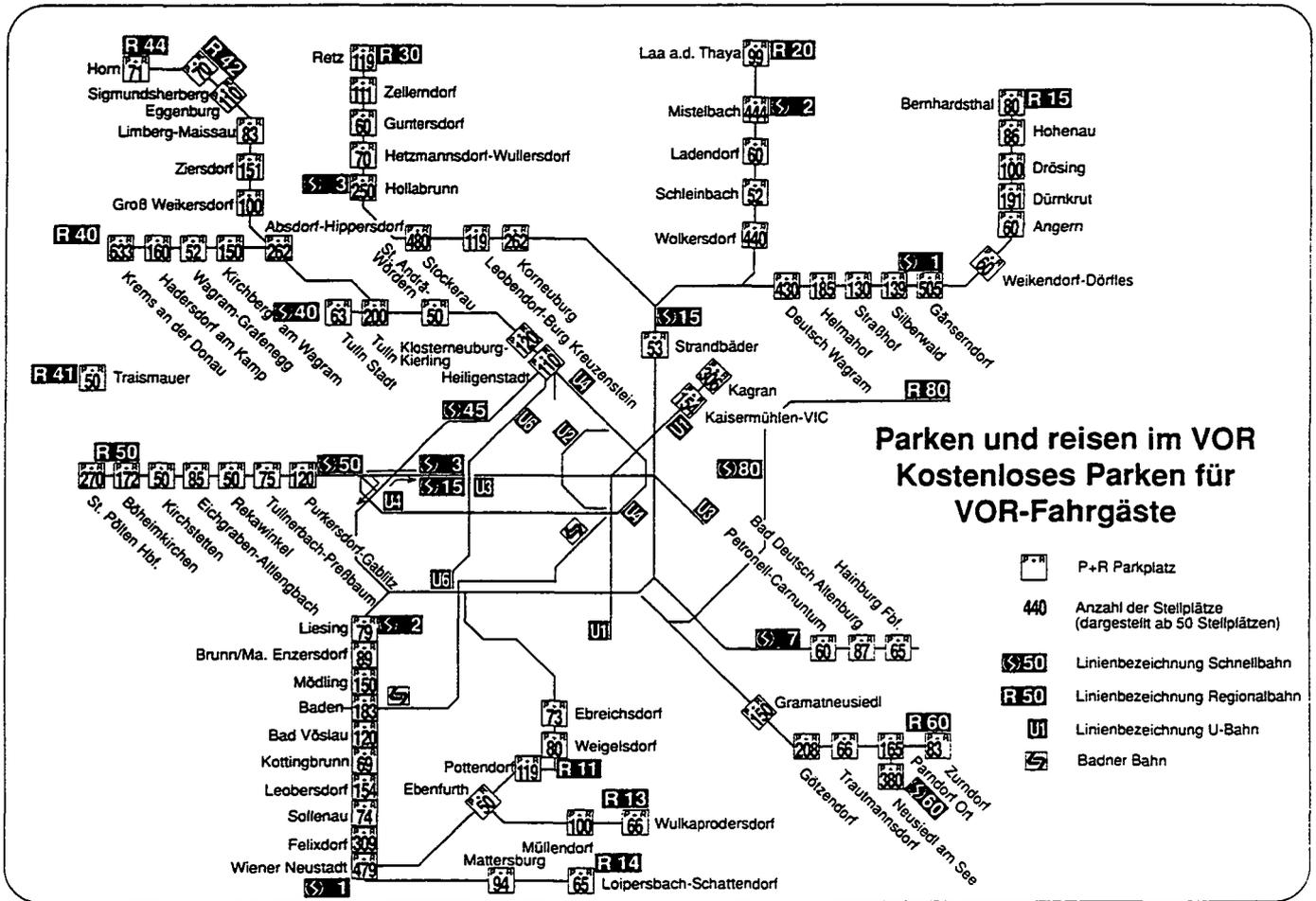
Ermitteln Sie die Anzahl der durchfahrenen Zonen. Wenn Sie mehr als 8 Zonen fahren, bezahlen Sie nicht mehr als 8 Zonen.

- #### Fahrausweise des VOR
- ♦ für Erwachsene pro Zonenfahrt S 17,-
  - ♦ bei Erwerb in Fahrbetriebsmitteln der Wiener Verkehrsbetriebe bzw. Badner Bahn für eine Fahrt in der Kernzone S 20,-
  - ♦ zum Halbprijs pro Zonenfahrt für Kinder und Hunde, darüber hinaus für eine Fahrt in der Kernzone für Grundwehrlidner, Inhaber eines Sozialpasses mit dem Vermerk „P“ oder „P II“ bzw. eines Berechtigungsausweises der Stadt Wien sowie für die Mitnahme eines Fahrrades S 9,-
  - ♦ Seniorenfahrtschein für zwei Fahrten in der Kernzone (Frauen ab 60 bzw. Männer ab 65 Jahre) S 23,-
  - ♦ für 2 Fahrten zum Halbprijs für Kinder und Hunde, darüber hinaus für eine Fahrt in der Kernzone für Grundwehrlidner, Inhaber eines Sozialpasses mit dem Vermerk „P“ oder „P II“ bzw. eines Berechtigungsausweises der Stadt Wien, für die Mitnahme eines Fahrrades sowie für Kurzstreckenfahrten S 17,-

- #### Streifenkarten
- ♦ Streifenkarten zu 4 Streifen für Erwachsene (VP) S 68,-
  - ♦ Streifenkarten zu 8 Streifen für Erwachsene (VP) S 136,-
  - ♦ Streifenkarten zu 4 Streifen zum Halbprijs (HP) S 34,-
  - ♦ Streifenkarten zu 8 Streifen zum Halbprijs (HP) S 68,-

Streifenkarten zum Halbprijs berechtigen zu Zonenfahrten für Kinder und Hunde, darüber hinaus zu Fahrten in der Kernzone für Grundwehrlidner, Inhaber eines Sozialpasses mit dem Vermerk „P“ oder „P II“ bzw. eines Berechtigungsausweises der Stadt Wien, für die Mitnahme eines Fahrrades sowie für Kurzstreckenfahrten.

- #### Zeltkarten
- Sind Sie häufig unser Fahrgast, informieren Sie sich bitte bei den Informations- und Vorverkaufsstellen bzw. Bahnhöfen über folgende preisgünstige Angebote:
- ♦ Wochen-, Monats-, und Jahreskarten
  - ♦ für die Kernzone (= Wien)
    - „Wiener Einkaufskarte“ (gültig an Werktagen von 8 bis 20 Uhr) S 40,-
    - Netzkarte „24 Stunden Wien“ S 50,-
    - Netzkarte „72 Stunden Wien“ S 130,-
    - „8 Tage“-Umweltstreifen-netzkarte S 265,-



# Fahrgastinformation

## Elektronische Fahrplanauskunft

Die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) wird von der Bevölkerung gut angenommen. Da die Wiener Verkehrsbetriebe sehr an dem Auskunftssystem interessiert sind, wurden entsprechende Vorarbeiten bereits durchgeführt. Die Einführung wird voraussichtlich, nach Übersiedlung ins neue Bürogebäude in Wien Erdberg, im Mai 1994 erfolgen.

Ein weiterer Schritt in Richtung Verfeinerung des Systems wird die Zuordnung von Straßen, Gassen und Plätzen zu einer bestimmten Haltestelle sein. Dabei soll auf Unterlagen der Stadt Wien zurückgegriffen werden.

### **Das VOR-Fahrplanbuch**

Das VOR-Fahrplanbuch stellt den Leistungskatalog des Verkehrsverbundes Ost-Region dar. In erster Linie soll der Fahrgast über die Fahrzeiten der im Verbund verkehrenden Verkehrsmittel unterrichtet werden. Das Fahrplanbuch gibt aber auch Auskunft über das bestehende Tarifangebot, welche Unternehmen im VOR tätig sind, wo sich Informations- und Vorverkaufstellen befinden, über das Stellplatzangebot auf Park-and-Ride-Anlagen und vieles Wissenswertes mehr.

1993 wurde das Fahrplanbuch in zwei Teilen herausgegeben: Band 1 beinhaltet die Fahrpläne der Verkehrsmittel in Wien und die der Schienenverkehrsmittel in der Region, gültig bis 28. Mai 1994;

Band 2 enthält die Fahrpläne aller Schnell- und Regionalbahnlinien, der Badner Bahn und der Regionalbuslinien. Die Herausgabe erfolgte Anfang Dezember 1993. Der Band 2 wurde wieder mit einer Gutscheinaktion beworben.

### **Ergänzungsheft zum Band 1**

Anlässlich der Verlängerung der U-Bahnlinie U 3 vom Volkstheater zum Westbahnhof wurde ein Ergänzungsheft herausgegeben, da nicht nur die Fahrzeiten der U 3 zu veröffentlichen waren sondern auch von vielen anderen Linien (besonders Straßenbahnlinien 52 und 58), bei denen eine Neuordnung erfolgen mußte.

### **Verkehrslinienplan "Wien"**

Der Verkehrslinienplan "Wien" stellt einerseits einen Bestandteil des VOR-Fahrplanbuches dar, kann aber andererseits auch gesondert bei den VOR-Verkaufsstellen bezogen werden.

### **Verkehrslinienplan "Region"**

1993 wurde der Verkehrslinienplan "Region" erneut wegen nur geringfügiger Änderungen im Liniennetz nicht neu aufgelegt. Für Dezember 1994 ist eine Neuauflage geplant.

# ANNEXE IX : LE CANTON DE ZÜRICH (Suisse)

## Interlocuteurs :

- Mme HAAS - Responsable Marketing
- M. MULLER - Responsable Financier
- M. FEURER : Responsable de la Coordination avec la Communauté de Transport Zürichoise

## LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES SOCIO- DÉMOGRAPHIQUES DU CANTON DE ZÜRICH (source statistiques ZVV)

Superficie en km <sup>2</sup>	1 728
Nombre de communes politiques	171
Population totale	1.16 million d'habitants
Densité	676 hab/km <sup>2</sup>
<b><i>Villes principales</i></b>	<b><i>Nombre d'habitants</i></b>
Zürich	343 000
Winterthur	87 000
Uster	26 000
Dietikon	21 000
Dübendorf	21 000
Wädenswill	19 000

## AUTORITE ORGANISATRICE

### I - ORGANISATION DES TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS

#### 1 - Définition du transport régional de voyageurs

Le transport régional de voyageurs est celui qui est assuré au sein de l'aire du ZVV englobant l'ensemble du canton de Zürich et quelques communes de cantons limitrophes. A noter que les transports urbains de Zürich et Winterthur sont englobés dans cette définition.

Par extension, le bassin de déplacements de Zürich s'étendant en pratique au-delà de ces frontières, on pourrait englober certaines liaisons du type Zug - Zürich ou Brugg - Zürich, mais sur le plan organisationnel et financier celles-ci sont des liaisons interurbaines.

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

##### - Offre

**Effectifs du personnel des entreprises de transport (sans CFF) .....3 588**

##### **Parcs de véhicules (unités d'exploitation)**

S-Bahn de et vers Zürich.....	145
S-Bahn SZU (S4 et SNCF10).....	14
S-Bahn FB (SNCF18).....	13
Transports urbains de Zürich VBZ (bus, trolleys, trams).....	689
Transports urbains de Winterthur (bus, trolleys).....	80
Bus locaux et régionaux.....	291
Bateaux.....	18

##### **Nombre de haltes**

Trains.....	176
Transports de ZürichVBZ.....	464
Transports urbains de Winterthur Wv.....	117
Bus locaux et régionaux.....	1472

##### **Départs par année (en Millions)**

Courses régulières par année	
S-Bahn de et vers Zürich.....	3,5
Autres trains.....	2,8
Transports urbains de Zürich VBZ.....	54,2
Transports urbains de Winterthur WV.....	9,2
Bus locaux et régionaux.....	31,1
Funiculaires et bateaux.....	1

**Prestations annuelles (kilomètres parcourus)**

S-Bahn de et vers Zürich .....	13
Tramways Zürichoises .....	11,8
Bus et trolleybus Zürichoises .....	12,3
Transports urbains Winterthur .....	3,7
Bus locaux et régionaux .....	19,3
Bateaux.....	0,4

Grâce à l'horaire cadencé et à la densité du réseau, il existe des correspondances bien ajustées pratiquement à toute heure entre les dessertes de régions rurales et urbaines et le S-Bahn. Les horaires des bus locaux et régionaux tiennent compte des heures de départ du S-Bahn, qui circule à 15, 30 ou 60 minutes d'intervalle.

La législation cantonale définit le niveau de service minimal dont doit bénéficier l'ensemble du territoire suivant la densité de population. En pratique, la desserte est généralement meilleure que cette offre minimale obligatoire.

**- Demande**

Le ZVV suit la fréquentation des transports collectifs

	Nov 89	Nov 90	Nov 92	Nov 93	Nov 94	Evolution 89/94 en%
<b>Trains, limite de la ville de Zürich</b>						
S-Bahn CFF (y compris directs Zürich-Winterthur)	174'102	207'4536	221'034	224'670	227'883	+30.9
S-Bahn SZU (S4 et S10)	8'270	15'628	18'368	20'497	20'637	+149.6
S-Bahn FB (S18)	8'350	8'958	8'697	8'679	8'919	+ 6.8
<b>Total Zürich</b>	<b>190'722</b>	<b>232'122</b>	<b>248'099</b>	<b>253'846</b>	<b>257'439</b>	<b>+35.0</b>
<b>Trains, limite de la ville de Winterthur (tous les trains)</b>	92'567	99'656	100'957	105'432	106'939	+15.5
<b>Ville de Zürich (VBZ)</b>	434'000	430'000	434'000	430'500	434'800	+0.2
<b>Ville de Winterthur (WV)</b>	55'150	59'120	55'326	55'330	55'606	+0.8
<b>Bus locaux et régionaux</b>	72'743	96'574	111'456	113'647	116'540	+60.2
<b>Pointages dans la région ZVV - total</b>	<b>845'182</b>	<b>917'472</b>	<b>949'838</b>	<b>958'755</b>	<b>971'324</b>	<b>+ 14.9</b>

### 3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

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

L'organisation des transports est répartie entre les 3 échelons de l'administration territoriale, l'échelon cantonal étant très prédominant pour le transport régional.

. L'Etat fédéral a couvert jusqu'à présent le déficit d'exploitation des deux entreprises fédérales effectuant du transport régional, à savoir :

- \* les Chemins de Fer Fédéraux (CFF)
- \* les Postes, Télégraphes et Télécommunications (PTT).

A partir du 1/1/96, l'Etat fédéral et le canton couvrent tout le déficit d'exploitation conjointement, suivant une clé de répartition de 57 % pour l'Etat et 43 % pour le canton.

La clé de répartition, définie pour chaque canton, tient compte de la richesse fiscale du canton, de la densité de population et d'indicateurs d'offre.

L'Etat ne finance pas l'exploitation des autres services, notamment les réseaux urbains de Zürich et Winterthur.

L'Etat fédéral ne participe aux investissements que dans la mesure de leur utilité pour le trafic national et international.

Il n'intervient pas dans la détermination de la consistance des réseaux, des horaires et de la tarification, sinon à travers les CFF et les PTT qui sont impliqués en tant qu'exploitants.

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

L'Etat fédéral fournit le cadre réglementaire du transport par autocar.

Le canton est l'organe politique et administratif régional pertinent. Il agit soit directement, soit à travers le ZVV. Il finance directement les investissements lourds justifiés par le transport régional à travers le "Fonds du Transport" (Verkehrs fonds) qui est abondé d'un montant annuel fixé par la loi cantonale.

#### 3c - Rôle ou l'implication des autorités locales en matière de transport régional

Les communes sont elles aussi impliquées directement, et par l'intermédiaire du ZVV.

Elles interviennent directement :

. pour financer les coûts d'exploitation supplémentaires encourus pour obtenir un niveau de service supérieur à ce qui est décidé par le ZVV,

. pour financer des aménagements locaux (accessibilité des gares et donc espaces d'échanges, points d'arrêt, aménagements particuliers des gares).

C'est donc le ZVV qui assume les autres responsabilités d'organisation et de gestion. Il convient ici de décrire le fonctionnement et les attributions de cet organisme.

<b>Canton de Zürich</b>	
<b>Conseil d'Etat (Gouvernement) et Grand Conseil (Parlement)</b>	<b>Communes</b>
Lignes directrices : développement de l'offre et des tarifs ; crédit cadre ; budget	Consultation sur les tarifs Collaboration aux horaires

**ZVV et Conseil des Transports - organe de direction**

Fixation des tarifs et de l'offre, financement,  
marketing, relations publiques

**43 entreprises de transport**

planification, production, exploitation, vente

Le ZVV indemnise les entreprises de transports pour leurs frais d'exploitation. L'insuffisance de couverture des frais, c'est-à-dire le déficit des transports publics, est établie par le ZVV et remboursée par les pouvoirs publics (canton 50 %, communes 50 %). La contribution de chaque commune est fonction de l'importance de l'offre et de sa capacité contributive.

L'originalité du système est que le ZVV perçoit comptablement l'ensemble des recettes de la billetterie régionale. Il agit donc comme un holding financier. Juridiquement, il s'agit d'une entreprise de droit public du Canton de Zürich.

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

L'autorité du canton découle de la structure fédérale du pays.

La création du ZVV est le fruit d'une loi cantonale de mars 1988 coordonnant le financement, la tarification et le niveau de service de l'offre.

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

La coordination entre cantons fait l'objet, lorsque c'est nécessaire, de conventions particulières. Le Canton de Zürich gère ainsi avec les cantons voisins les cas où une partie de leurs territoires est comprise dans le ZVV. Il n'existe pas de cadre prédéfini.

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

La consultation des autorités locales est généralisée et encadrée par des procédures précises, et ce en accord avec le fonctionnement du système politique helvétique, avec notamment un recours au référendum dans le cas de décisions importantes.

Si, pour les décisions courantes, le ZVV reste l'organisme qui décide en dernier recours, sa structure paritaire assure la concertation en amont.

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

Des comptages et enquêtes sont réalisés périodiquement par les entreprises et le ZVV. Le ZVV, responsable de la planification, utilise tous les outils à sa disposition, y compris, au cas par cas, la modélisation. Il réalise des études de rentabilité, ligne par ligne et entreprise par entreprise. Il attribue les concessions, négocie sa contribution financière avec les entreprises, contrôle leur productivité et la qualité du service.

## 9 - Logique sous tendant l'organisation des transports

Initialement empreint d'une logique de service public très marquée, le système se rapproche de plus en plus d'une logique commerciale sous la pression des nouvelles contraintes budgétaires (désengagement de l'Etat fédéral, volonté politique de plafonner le budget du ZVV à son niveau actuel).

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

On ne peut pas parler de mouvement de déréglementation, tout au plus les lignes exploitées par les CFF seront-elles ouvertes à la concurrence. Les effets à moyen terme paraissent faibles dans l'aire zurichoise, et ne remettent pas en cause l'organisation globale du système.

Le ZVV fait partie des organismes consultés pour l'élaboration du plan cantonal d'urbanisation et du plan des sites (planification à long terme). Le plan de transport cantonal fait partie intégrante du Plan directeur cantonal qui traite aussi bien de l'aménagement que du développement économique. A plus court terme, il y a des aller-retours non formalisés entre l'élaboration des projets d'urbanisme et celle de leur desserte. Il y a une volonté

politique exprimée de concentrer le développement urbain le long des corridors bien desservis en transports collectifs. En pratique, le ZVV ne dispose d'aucun pouvoir pour agir en ce domaine.

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

L'intégration est de fait réalisée dans le processus d'élaboration des horaires (voir plus bas), l'objectif de coordination étant omniprésent dans les textes législatifs régissant les transports.

## II - FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

### 13 - Financement des infrastructures de transport régional

Le canton finance à travers le Fonds du Transport les infrastructures régionales. Néanmoins, pour chaque opération réalisée, les CFF participent à hauteur de l'intérêt pour les autres circulations (notamment marchandises). Les gares routières sont généralement de la responsabilité des communes compte tenu de la configuration du réseau (rabattements sur axes lourds, donc entrant dans le cadre de l'accessibilité aux gares).

### 14 - Comment le sont-elles et à quelle hauteur ?

Pour tous les exploitants autres que CFF et PTT, le ZVV finance à 100 % les coûts d'exploitation sur les dessertes qu'il a mises en place, les communes à 100 % toute desserte supplémentaire décidée par elles. Les coûts d'exploitation ainsi couverts comprennent l'amortissement de tous les investissements, qui sont toutefois réalisés avec l'accord du ZVV.

### 16 - Participation des autorités organisatrices au financement de service spécifique

Pour les CFF et les PTT :

\* à partir du 1/1/96, le ZVV financera 43 % du coût total d'exploitation (y compris donc l'amortissement de tous les investissements spécifiques au transport régional tels que le matériel roulant, ainsi que la participation aux coûts fixes à usage mixte tels que droits de passage sur l'infrastructure, énergie...);

\* auparavant, la participation du ZVV était limitée à la compensation tarifaire par rapport aux tarifs nationaux, qui viendra s'ajouter aux 43 % ci-dessus. Cette situation est exceptionnelle en Suisse, et provient d'une convention particulière avec les CFF pour le financement des travaux initiaux du S-Bahn (RER) Zürichois.

Pour les CFF seulement : le ZVV n'a pas payé le surcroît de coûts d'exploitation pendant 5 ans parce qu'il a financé l'investissement.

Auparavant, les PTT étaient financés à 100 % par l'Etat fédéral pour le service de base et au tarif national ; le ZVV a donc payé les compensations tarifaires comme pour le train et les services supplémentaires réalisés à sa demande.

## 17 - Rentabilité des services

Il n'y a pas de service rentable au sens financier.

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

Le ZVV est responsable de la planification à moyen et long terme, des études de marché, des calculs de rentabilité économiques et financiers.

## 19 - Evolutions prévisibles en matière de financement

Elles sont déterminées par la révision de la loi régissant les CFF et le contexte financier local :

- . désengagement de l'Etat fédéral,
- . volonté de plafonnement du budget du ZVV.

Le Fonds de Transport reste intact.

Dans le futur, toute amélioration du service devra être rentabilisée par des gains de productivité ou des réductions de service ailleurs.

### III - LE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

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

Les exploitants sont liés au ZVV par des conventions et par leur participation à la gestion de cet organisme.

#### 21 - Opérateurs ferroviaires et routiers

- Le ZVV comprend 43 entreprises de transport :

- . 2 entreprises fédérales (CFF, PTT),
- . 2 chemins de fer intercantonaux (Südostbahn, Bremgarten-Dietikon-Bahn),
- . 2 entreprises de transports urbains (Zürich, Winterthur),
- . 2 chemins de fer privés (Sihltal-Zürich-Ueliberg-Bahn, Forchbahn),
- . 29 entreprises de bus (bus régionaux, bus locaux, bus de nuit),
- . 3 entreprises de navigation,
- . 2 funiculaires (Polybahn, Dolderbahn),
- . 1 téléphérique (Adliswil-Felsenegg)

Le statut juridique des exploitants est variable mais qu'ils soient de droit public (de type régie communale pour les réseaux urbains par exemple) ou non, les communes et le canton sont, dans beaucoup de cas, actionnaires.

Actuellement, la concession CFF/ZVV est attribuée au niveau fédéral, les relations étant gérées par des conventions particulières.

Dans le futur, la nouvelle loi sur les chemins de fer crée théoriquement la possibilité d'une mise en concurrence des CFF.

L'information et la promotion sont plutôt du ressort des entreprises, mais le ZVV fixe la stratégie marketing et assure la coordination.

Localement, les entreprises délèguent la promotion à une entreprise pilote (au nombre de 7 + les CFF) pour gagner en efficacité.

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

L'équipement des points d'arrêt est du ressort des exploitants, les communes pouvant proposer des aménagements particuliers. L'accessibilité du réseau ZVV est du ressort des communes (notamment les rabattements en voiture particulière).

## 24 - Responsabilité de l'exploitation des services

Le ZVV chapeaute l'ensemble des services, sous la responsabilité du canton.

## 25 - Gestion de la concurrence entre opérateurs

Le ZVV cherche à promouvoir la complémentarité par la configuration du réseau et l'élaboration des horaires.

### Elaboration des horaires :

Le processus est déterminé par un texte de loi très précis. Les horaires sont élaborés pour deux années budgétaires. Dès la mise en service des nouveaux horaires, la procédure d'élaboration des horaires suivants débute. Elle comprend plusieurs phases :

- expression des demandes des différents intervenants, notamment des communes et des "conférences du transport" (Verkehrs Konferenz), associations de communes ;
- élaboration de nouveaux horaires compte tenu de ces demandes (ZVV/exploitants) ;
- proposition de nouveaux horaires par le ZVV ;
- consultation officielle de tous les membres du ZVV ;
- proposition finale du ZVV ;
- possibilité d'un recours des communes ;
- élaboration du budget et des contributions aux exploitants ;
- demandes de services supplémentaires.

Le calendrier est décrit précisément par la loi afin d'assurer que le budget puisse s'élaborer en temps voulu.

## **LES OPERATEURS**

### **CHEMINS DE FER FEDERAUX (CFF)**

#### **1 - Nature juridique**

Les CFF sont une entreprise d'état dépendant de l'Etat fédéral.

#### **2 - Opérateurs public/privé**

C'est un opérateur public.

#### **3 - Domaines d'activités**

Les CFF exercent leurs activités presque exclusivement dans le domaine du transport ferroviaire. Ils n'exploitent pas de lignes routières, mais sous-traitent les services transférés sur route, ce qui représente une part très faible de l'activité. C'est un opérateur polyvalent : marchandises et passagers, urbain et interurbain.

#### **4 - Type de contrat avec l'autorité organisatrice**

L'Etat fédéral a conféré une mission globale de desserte aux CFF, qui peut ensuite passer des contrats particuliers avec les cantons. Dans le canton de Zürich, le premier contrat entre les CFF et le ZVV a porté sur le financement du S-Bahn. Un nouveau contrat a été élaboré pour tenir compte de la révision de la loi sur les chemins de fer (cf compte-rendu ZVV).

#### **6 - Compte d'exploitation par type de service**

Un compte d'exploitation est établi pour chaque ligne.

#### **7 - Prise en compte des investissements**

Les investissements réalisés par les CFF eux-mêmes sont intégralement repris dans le compte d'exploitation. La répartition des frais fixes (et donc des amortissements) est effectuée suivant des clés déduites de l'usage qui est fait des installations. Jusqu'à la mi-

1995, le canton ne payait en fait pas ces amortissements, suite à une convention élaborée en 1990 lors du financement des travaux du S-Bahn. Au 1/1/96, le ZVV et l'Etat fédéral couvriront chacun leur part de ces amortissements (voir compte-rendu ZVV), comme de toutes les autres composantes du coût d'exploitation.

## **8 - Importance de la sous-traitance**

La sous-traitance est assez marginale :

\* dans le domaine routier, elle est limitée aux services de substitution décidés avec le ZVV ;

\* dans le domaine ferroviaire, il y a sous-traitance croisée entre les exploitants, qui échangent des tonnes-km brutes remorquées (TKBR) sur leurs infrastructures respectives. En cas de déséquilibre, il pourrait en résulter des flux financiers. Le système de "troc" actuellement en vigueur a l'inconvénient de ne pas faire intervenir la qualité de l'entretien des infrastructures.

## **9 - Coordination avec d'autres opérateurs**

La coordination avec les autres opérateurs est du ressort du ZVV, mais les exploitants peuvent bien sûr prendre des initiatives de collaboration. Le cadre réglementaire de l'élaboration des horaires oblige à une bonne coordination de ce point de vue. Le ZVV veille de manière moins formelle aux autres aspects de la coordination (promotion, aménagements physiques sur la voie publique, notamment aux abords des gares ...).

### Organisation des CFF

La révision de la loi sur les chemins de fer résultera en la création de 6 régions au sein des CFF, qui seront responsables de la gestion des contrats avec les cantons.

Le canton de Zürich apparaît comme un montage exceptionnel. Un organisme paritaire a été créé (50 % CFF, 50 % canton) pour assurer ce rôle. Cette organisation, nommée S-Bahn Organisation (SBa), sera l'interlocuteur du ZVV pour la gestion des services effectués par les CFF ; elle vient d'être établie et n'a pas encore réellement commencé à fonctionner.

## Documents disponibles

### ZÜRICH

- le réseau  
plan du réseau  
brochure "tarif"

exemples de fiches horaires

- textes de présentation

- \* politique intégrée appliquée aux travaux publics à l'exemple de la Communauté de travaux Zürichoise (ZVV)
- \* la communauté de travaux Zürichoise en bref -1995 (ZVV)
- \* l'exploitation des réseaux intégrés de travaux métropolitains (zvv)
- \* S. Bahn Zürich (ZVV)

- textes législatifs

\* cantonaux

- Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (lois sur le transport en commun des passagers) 6/3/88

- Verordnung über die Gemeindebeiträge an den Verkehrsverbund (Kostenteiler Verordnung) (décret sur les contributions des communes à la communauté de travaux) 14/12/88

- Verordnung über das Angebot im öffentlichen Personenverkehr (Angebotsverordnung) (décret sur l'offre de transport public de voyageurs) 14/12/88

- Verordnung über das Fahrplanverfahren im Verkehrsverbund des Kantons Zürich (Fahrplanverordnung) (Décret sur l'élaboration des horaires dans la Communauté de transport Zürichoise) 29/3/89

\* fédéraux (textes non-définitifs)

- Fahrplanverordnung (décret sur les horaires) version du 20/9/95

- Verordnung über Abgeltungen, Darlehen und Finanzhilfen nach Eisenbahngesetz (Abgeltungsverordnung) (décret sur les paiements, les prêts et les aides financières suivant la loi sur les chemins de fer) version du 18/9/95

- Verordnung über die Kantonsanteile im Regionalverkehr gemäss Artikel 53 und 61 des Eisenbahngesetzes (décret sur la participation des cantons aux transports régionaux suivant les articles 53 et 61 de la loi sur les chemins de fer).

# Tarif-Info

Gültig ab 1. Januar 1995

ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND



Preise für Billette  
und Abonnemente,  
Fahrvergünstigungen,  
Zonen- und Linienpläne,  
Billettautomat

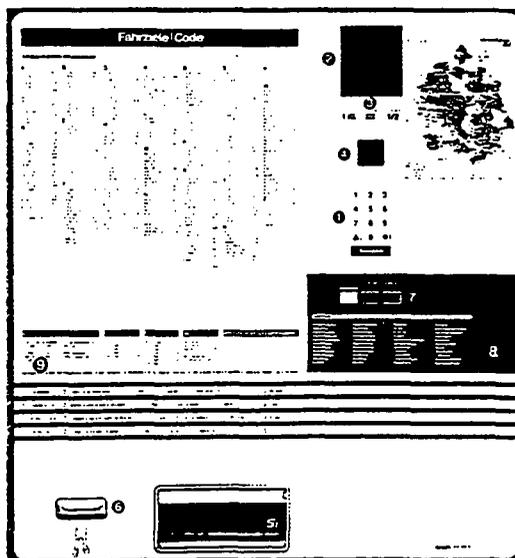


Mit Bahn, Bus, Tram und  
Schiff schnell und bequem in  
die Freizeit und zur Arbeit.



- Die S-Bahn im 15-, 30- oder 60-Minuten-Takt. Auf Stadtgebiet a Schnellbahn nutzen.
- Tram, Bus und Quartierbusse: Alle paar Minuten in Zürich und Winterthur. Im Takt in zahlreichen weiteren Städten und Gemein
- Postautos und Regionalbusse: Die guten Verbindungen in der l schaft und Zubringer zur S-Bahn.

2



### So löst man folgende Billette:

- Tageskarte ganzes Verbundnetz: **• 1 2 1**,
- Tageskarte Stadt Zürich (Zone 10) oder Stadt Winterthur (Zone 20): grüne Direktwahltaste
- Albis-Tageskarte: **• 1 3 1**  
(Uetliberg-Felsenegg-Albis),
- 24-Stunden-Gültigkeit: **• 1**
- Anschlussbillett für 1-2 Zonen: **• 1 0 1**,  
für 3 Zonen: **• 1 0 2** usw.
- Klassenwechsel für 1-2 Zonen: **• 1 1 1**,  
für 3 Zonen: **• 1 1 2** usw.

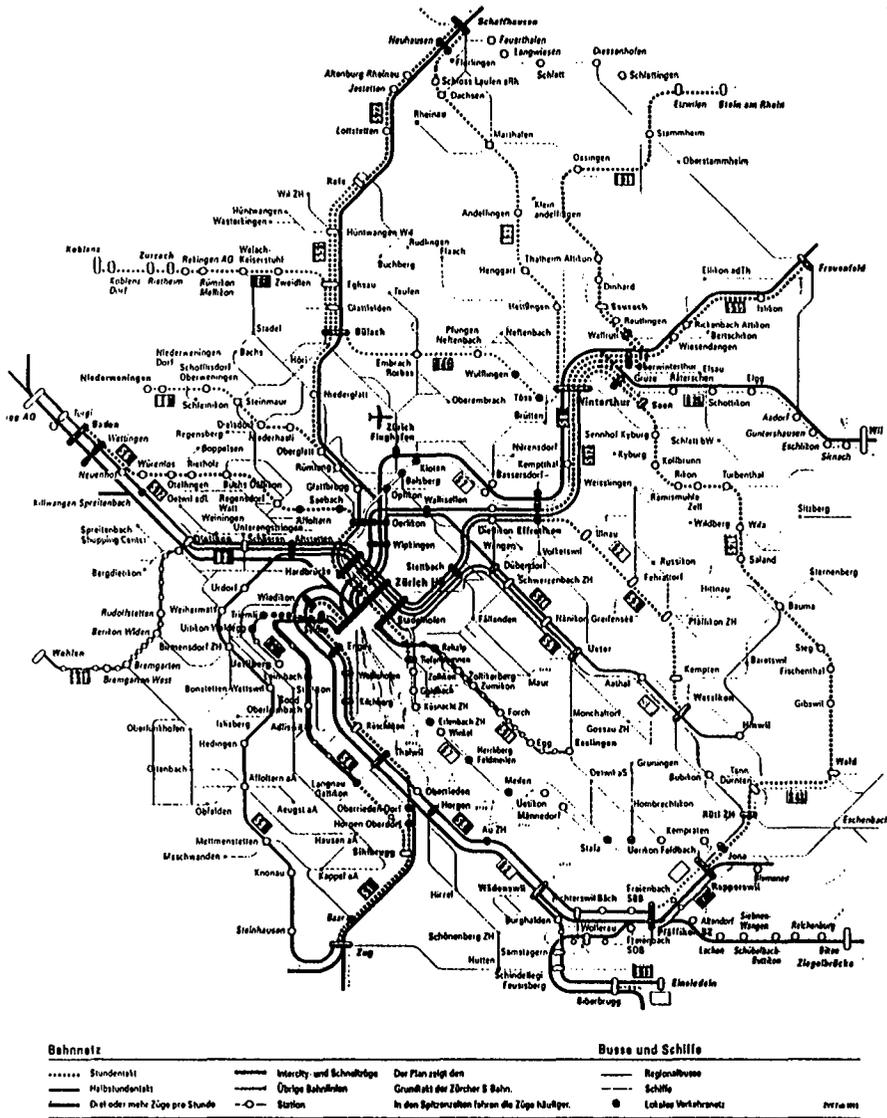
ZÜRCHER VERKEHRSVERBUND



Bescheid wissen,  
heisst günstiger fahren.

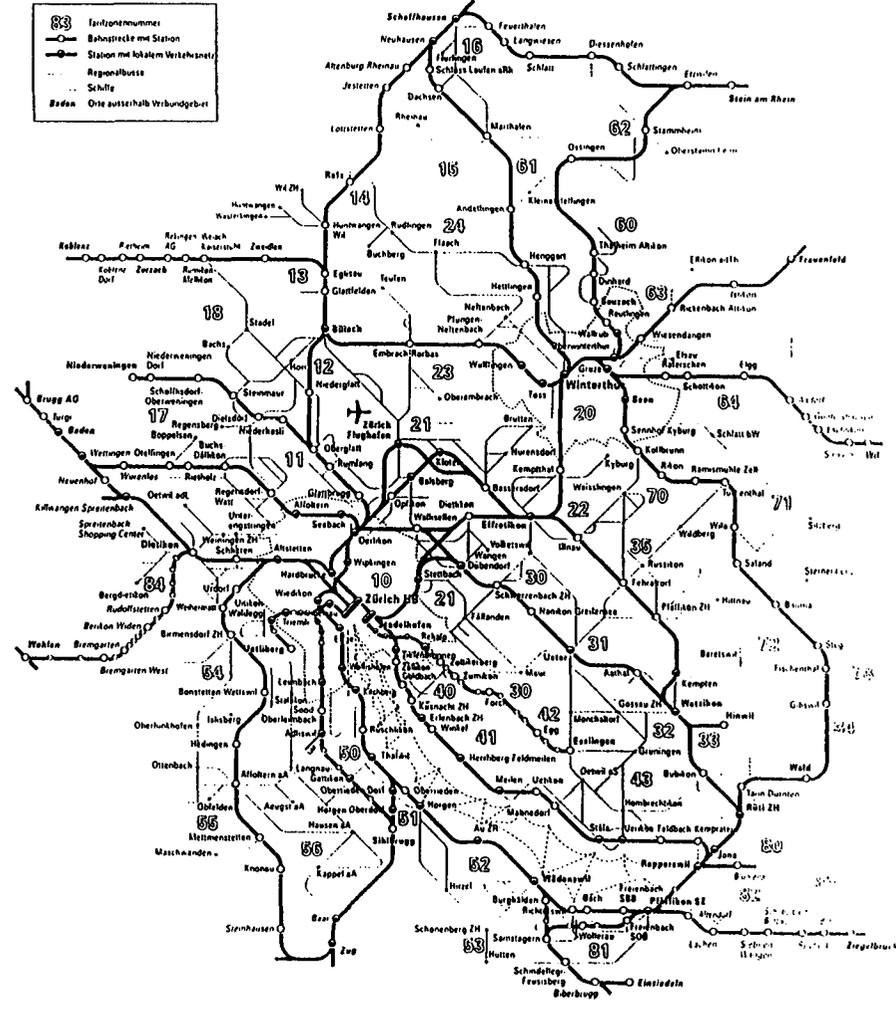
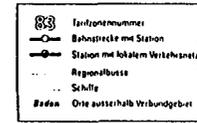


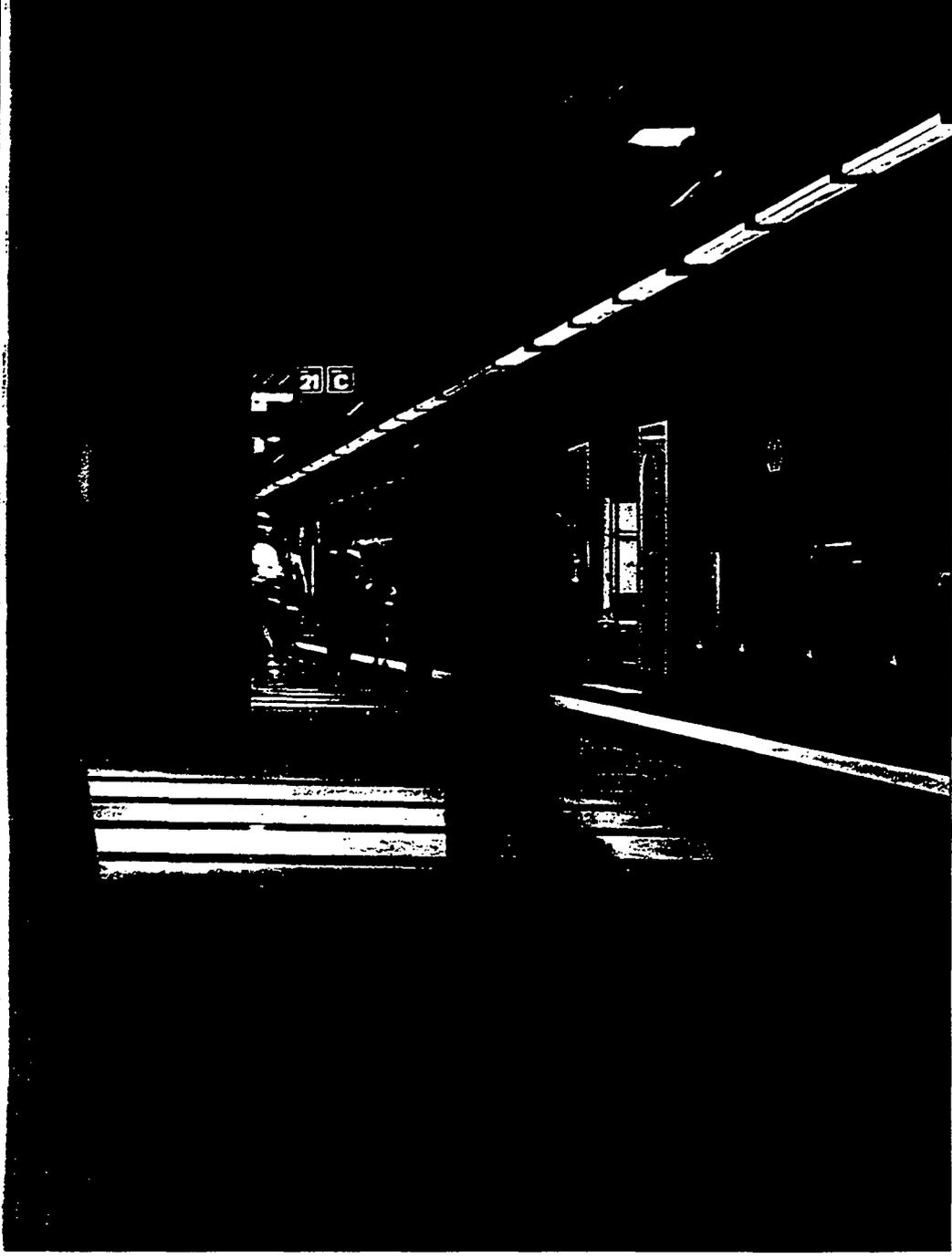
# Linienplan des Zürcher Verkehrsverbundes



# Tarifzonenplan des Zürcher Verkehrsverbundes

Die Tarifzonen 10 (Stadt Zürich) und 20 (Winterthur) zählen für die Preisberechnung je als zwei Zonen.





**Zürichs S-Bahn ist eine Vielzweckbahn. Sie soll den Pendlern wie den Ausflüglern, den Geschäftsreisenden wie denen, die für Einkäufe oder zu Freizeitwecken unterwegs sind, eine neue Reisefreiheit ermöglichen.**

### **Ohne Fahrprüfung – aber Know-how braucht es doch**

Auch beim öffentlichen Verkehr gilt: Ganz ohne Kenntnisse geht es nicht, und der Anfang scheint manchmal mühsam, wenn man schon wieder die Treppe zum falschen Perron hochgeeilt ist, weil man «seinen» Zug noch nicht kennt. Ein paar Kniffe sind aber bald angeeignet: Man merkt, wie die neuen Verkehrsverbundabonnemente mehrfach genutzt werden können, für mehrere Fahrten oder durch mehrere Personen. Man checkt es, dass Wagen manchmal nur gerade in der Zugsmittle überfüllt sind und weiter vorne gähnende Leere herrscht oder dass nur gerade der Halbacht-Uhr-Zug gestossen voll ist, nicht aber derjenige, der erst nach 8 Uhr im HB ankommt. Und wenn's noch nicht ganz rund läuft, begibt man sich zum nächsten Schalter, dort verhilft der Verkäufer oder

die Verkäuferin auch zum massgeschneiderten Fahrausweis. Informationspunkte stehen auf den Haltestellen, wo kein Schalter offen ist. Faustregel: An den öffentlichen Verkehr muss man sich eine Zeitlang gewöhnen wie an die Umstellung von alten Essgewohnheiten auf gesündere – das Wohlbefinden kommt allmählich...

### **Ein bequemer Pendler**

Der 56jährige Hubert Krucker aus Hegnau/Volketswil ist ein bequemer Pendler, welcher Hetzerei und Gedränge verabscheut und den öffentlichen Verkehr genießt. Wenn sich viele noch im warmen Bett räkeln, sitzt er schon im hellerleuchteten Bushäuschen – nicht weil er müsste, denn in seinem Geschäft gilt gleitende Arbeitszeit – und liest die NZZ. Beim SBB-Bahnhof Schwerzenbach, wo ameisenhafte Betriebsamkeit herrscht, unterscheiden sich Abo-Inhaber wie Hubert Krucker deutlich von den Gelegenheitspassagieren: Wer sich nicht um Billette kümmern und keine Mehrfahrtenkarte abstempeln muss, begibt sich an seinen üblichen Peronwartheplatz, vertieft sich noch einmal in die Zeitung, begrüßt die täglichen Weggefährten. Hubert Krucker marschiert ans Ende des überdachten Perrons mit dem Ziel, in den hintersten Wagen einzusteigen, in den Motorwagen des sogenannten Langzuges. Hier begrüßt er seinen Fahrkollegen, der in derselben Bank arbeitet und den er auch ausserhalb seiner Fahrgemeinschaft zuweilen zu einem Essen – mit Gattinnen – trifft. Der Zug fährt mit der Toleranz von zwei oder drei Minuten ein, und – wichtig – der letzte Wagen steht genau richtig. Im Zweitklass-Raucherabteil kann sich Hubert Krucker den Sitzplatz noch aussuchen, während in den vorderen Wagen Mensentrauben die Eingangsplattform blockieren. Zu seiner Philosophie gehört neben dem frühen Morgenbeginn die Gemütlichkeit, er will nicht hetzen; so vermag er in Zürich sogar die Ankunft im Hauptbahnhof zu genießen. Wenn er den Perronkopf erreicht, haben sich die Eilenden schon in alle Richtungen zerstreut...

# Kreuz und quer – mit Ausnahmen

## Das Kantonstram

Die S-Bahn bündelt die Verkehrsströme und verteilt sie wieder auf rationelle Art. Im Beispiel – die S-Bahn Linie 12; sie verkehrt im Halbstundentakt und erfüllt auf ihrer langen Strecke zahlreiche Aufgaben: Start in Brugg mit Anschluss von Bern oder Basel, Halt auf allen Stationen im Limmattal, in Baden Anschluss an die S 6 Richtung Furtal, Halt an der Station Neuenthal, in Dietikon Aufnahme der Reisenden von der S 17 aus Richtung Bremgarten, Halt beim neuen Bahnhof Hardbrücke im Zürcher Industriegebiet mit idealen Möglichkeiten, auf Trolleybuslinien nach Albisrieden und Bucheggplatz umzusteigen, in Zürich HB Anschluss an den Fernverkehr, in Stadelhofen Anschluss vom rechten Zürichseeufer (S 7), im neuen Stadtbahn- und Stettbach-Anschluss am selben Perron aus Richtung Uster (S 9), weiter in 13 Minuten ohne Halt bis Winterthur, wo Anschlusszüge nach fast allen Richtungen erreicht werden; Endstation der S 12 ist stündlich Winterthur Seen bzw. Seuzach.

## Die Stadtschnellbahn

Die Verknüpfung von Linien aus verschiedenen Kantonsgebieten im Zürcher Hauptbahnhof erlaubt Direktfahrten quer durch die Zürcher Agglomeration, etwa vom linken Zürichseeufer zum Flughafen, von Winterthur ins Limmattal oder vom Glattal ins Knopauer Amt. Das ganze Sihltal-Zürich-Uetlibergbahn bis in den Hauptbahnhof. Man stelle sich vor, dass selbst für Touristen aus München oder Barcelona der Uetliberg mit einmaligem Umsteigen erreichbar wird, dank der Innenstadtbahn. Im Zürcher Stadtgebiet gibt es nicht weniger als 24 S-Bahnhöfe, welche verschiedenste Fahrkombinationen erlauben.

Schnellverbindungen in der Stadt Zürich:	
Stadelhofen – Stettbach:	4 Minuten
Oerlikon – Hardbrücke:	3 Minuten
Altstetten – Stadelhofen:	9 Minuten
Triemli – Hauptbahnhof:	11 Minuten
Hardbrücke – Tiefenbrunn:	12 Minuten
Enge – Oerlikon:	19 Minuten

## S-Bahn Zürich

## LINIENNETZ S-BAHN STRECKENNETZ REGIONALBUSSE

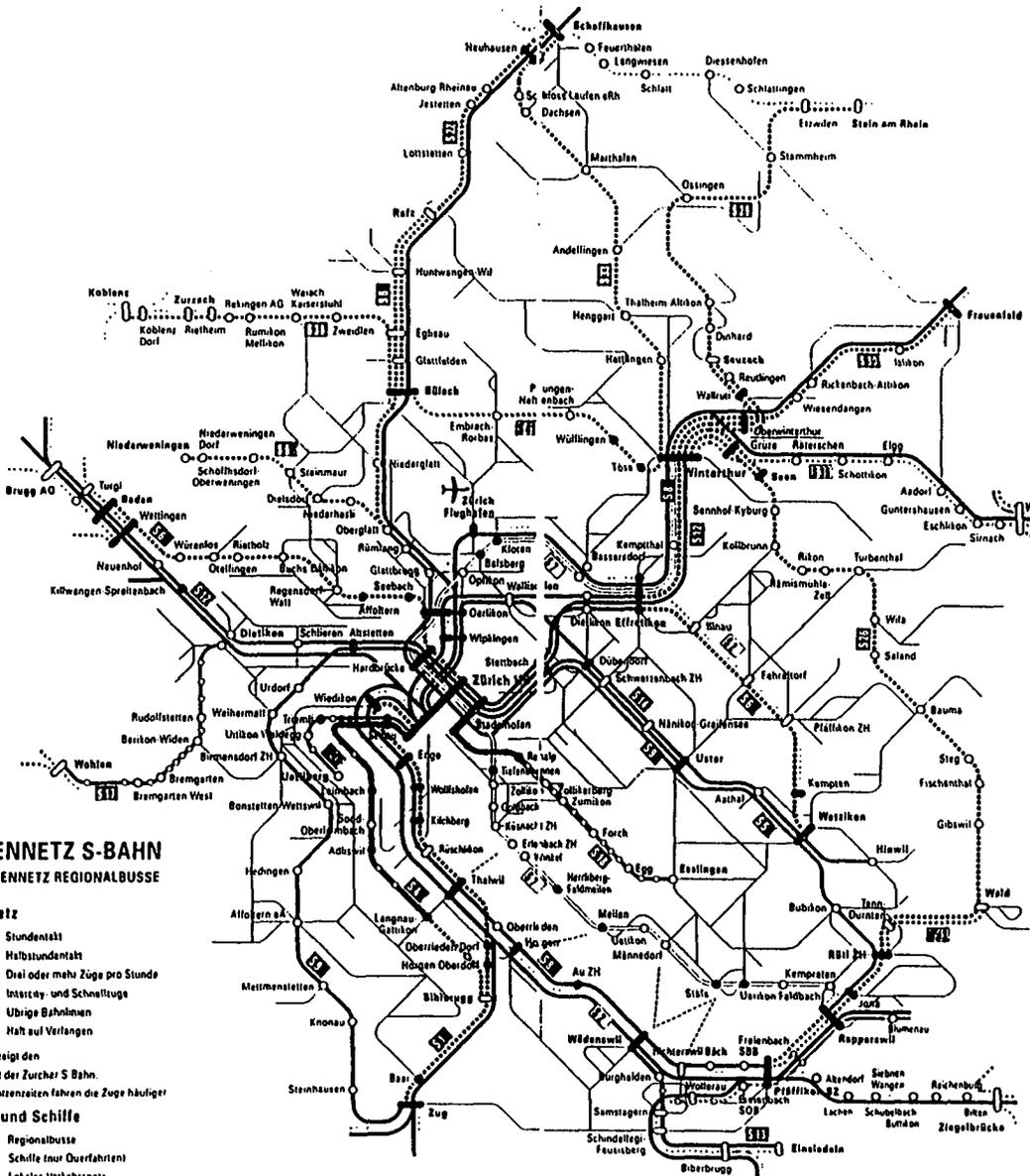
### Bahnnetz

- ..... Stundentakt
- Halbstundentakt
- Drei oder mehr Züge pro Stunde
- Inter-city- und Schnellzüge
- Ubrige Bahnlinien
- Halt auf Verlangen

Der Plan zeigt den Grundriss der Zürcher S-Bahn. In den Spitzenzeiten fahren die Züge häufiger

### Busse und Schiffe

- Regionalbusse
- ..... Schiffe (nur Durchfahrten)
- Lokales Verkehrsnetz



## Und die sogenannten Tangentialverbindungen?

Das Liniennetz der S-Bahn zeigt strahlenförmig von der Stadt Zürich wegführende Zugslinien. Mit der Agglomerationsbildung haben sich aber auch zwischen verschiedenen Kuchenstücken der Agglomeration selbständige Verkehrsströme entwickelt, für welche die Stadt weder Ausgangspunkt noch Zielort ist und die heute die Autobahn N 20 von Zürich Nord ins Limmattal füllen. Was hat der Schienenverkehr hier zu bieten? Mit der S-Bahn können Durchmesserlinien, die eine schnelle Durchquerung Zürichs ermöglichen, mindestens teilweise diesen Verkehr übernehmen, beispielsweise aus dem Raum Winterthur und Oberland nach Zürich West, vom linken Seeufer nach Zürich Nord, weniger gut vom Sihltal oder vom linken Seeufer ins Limmattal. Ein Ausbau der Verbindungen Oerlikon – Altstetten und Enge – Limmattal ist früher oder später zu erwarten. Möglichkeiten, weitere tangentielle Schienenverbindungen zu schaffen, bestehen aber aus Gründen des Landverbrauchs praktisch nicht mehr. So bleiben Probleme bestehen: Wie gelange ich am schnellsten von Rumläng zum Flughafen? – Da hilft nur der Bus.

## Anschlüsse an allen Ecken und Enden

Da S-Bahn Züge nicht auf eigenem Trasse fahren, ist das Umsteigen auf die nationalen Züge in den verschiedensten Bahnhöfen möglich, nicht nur im Zürcher Hauptbahnhof, sondern in weiteren Knotenpunkten wie Brugg, Bülach, Winterthur, Zug. Das ist interessant für die vielen, die per S-Bahn-Zug zum Ausgangspunkt ihrer Fernreise gelangen oder von anderen Regionen her kommend hinaus in die Zürcher Landschaft gelangen wollen. Auch auf dem S-Bahn-Netz selber bestehen gute Anschlüsse von Linie zu Linie, so in Wetzikon, Effretikon, Stettbach und Baden. Andererseits lassen Streckenlänge und Haltepunkte nicht überall optimale Verknüpfungen zu, beispielsweise nicht im Eckverkehr Knopauer Amt-Limmattal, wo die Busverbindung zwischen Urdorf Wehrematt und Dietikon ausheilen muss.

ZVV März 1990



## Selbstbedienung oder Service wie im Luxushotel?

Bahnreisen ist kein Luxus mehr, für viele ist es tägliche Normalität geworden. In Bereichen des täglichen Grundbedarfs hat sich oft die Selbstbedienung durchgesetzt, man denke etwa an die Menschenschlangen vor Bancomatschaltern an einem Freitagabend. Das Bedürfnis nach Beratung ist beim Kauf eines Kilo Bananen, beim Bezug von Fr. 300.- oder beim Erwerb einer Swatch-Uhr im Warenhaus praktisch inexistent. Diese Tendenzen gehen auch an der Bahn nicht vorbei. Deshalb wollen die SBB personalintensiven Service in Zukunft vor allem dort anbieten, wo echte Bedürfnisse gehäuft auftreten, beim Alltagsbedarf dagegen vermehrt Self-service-Formen suchen.

### Neue Lösungen für die Bahnhöfe

Der Verkehrsverbund schafft die Möglichkeit, auch bei Fahrten mit verschiedenen Verkehrsmitteln mit einem einzigen Billett oder Abonnement auszukommen. In der Praxis werden viele Reisende ihren Fahrausweis schon bei der VBZ-, Bus- oder auch Schiffsstation beziehen. Fahrausweise für jedes Ziel im Verbundgebiet können auch an den blauen Automaten auf den Bahnhöfen herausgelassen werden. Weiterhin gibt es vielerorts die klassischen Bahnschalter. Wo die SBB aus Kostengründen einen solchen Schalter nicht offenhalten können, gibt es für Gemeinden und Dritte die Möglichkeit, den Fahrausweisverkäufer oder die -verkäuferin mitzufinanzieren. Bereits heute sind bei vielen Postämtern Bahnbillette erhältlich, und in naher Zukunft werden elektronische Geräte auch an anderen Verkaufsstellen wie etwa ausgewählten Kiosken den Billettverkauf ermöglichen. Selbst der Billettverkäufer als Bankier im Nebenamt – mit einem Bankschalter neben dem Billettschalter – ist heute keine Utopie mehr: im Bahnhof Fischenthal.

### Ohne Kodukteur fahren – im Agglomerationsverkehr möglich

Gezwungen durch den Mangel an Personal auf dem Arbeitsmarkt, verfolgen die SBB im Bereich der Zugbegleitung längerfristige folgende Politik: Im Fernverkehr Begleitung mit Volservice – auch Billettverkauf und Beratung –, weil dort relativ viele ortsunkundige und bahnunerfahrene Reisende – wie ausländische Fahrgäste – anzutref-



fen sind. Im Agglomerations- und Regionalverkehr tasten sie sich allmählich an unbegleitete Züge heran und sammeln in Probe-läufen Erfahrungen. Die Benützer kennen hier in der Regel die Bahn, die Fahrdistanzen sind relativ kurz und die Örtlichkeiten vertraut. Und schliesslich sind Billettverkauf sowie Vollkontrolle von Fahrausweisen im dichtbesetzten Agglomerationszug praktisch nicht machbar. Allerdings müssen für unbegleitete Züge gewisse Voraussetzungen erfüllt sein, z.B. Türschliessungsanlagen, einwandfreie Lautsprecherdurchsagen, gut beleuchtete Stationsanschriften. Der Fahrzeugpark mit seinen zurzeit noch vielfältigen Zugtypen erfordert jedenfalls, dass über eine längere Zeit für eine grosse Anzahl Züge Begleitpersonal allein schon für ein sicheres Abfahren nötig ist. Doch die Billettkontrolle erfolgt im S-Bahn-Bereich nur in Stichproben.

**Sitzplätze zu jeder Zeit für alle? Bediente Bahnhöfe rund um die Uhr? Wo treffen sich Wünschbares und Machbares? Zürichs S-Bahn ist weder Luxus-bahn noch Armeleutebahn – ein modernes Massenverkehrsmittel.**

**S-Bahn Zürich**

# **ANNEXE X : La COMMUNAUTE AUTONOME DE CATALOGNE (Espagne)**

## Interlocuteurs :

- M.A. DOMBRIZ LOZANO : Directeur de la Direction Générale des Transports de la Generalitat de Catalunya
- R. GIMENEZ I CAPDEVILA : Directeur de l'Institut Catalan pour le développement des Transports
- M. LLEVAT : Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

## **LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES SOCIO- DEMOGRAPHIQUES DE LA CATALOGNE**

La Catalogne est située sur le versant méditerranéen de l'Europe, à l'extrémité Nord-Est de la péninsule ibérique. Son relief est dominé par le massif des Pyrénées, dont les plus hauts sommets se trouvent dans la province de Lleida.

La région est divisée administrativement en 4 provinces :

- Gérone (0,5 millions d'habitants, 88 hab/km<sup>2</sup>) ;
- Tarragone (0,54 millions d'habitants, 87 hab/km<sup>2</sup>) ;
- Lleida (0,35 millions d'habitants, 30 hab/km<sup>2</sup>) ;
- Barcelone (4,8 millions d'habitants, 615 hab/km<sup>2</sup>)

Après l'Andalousie, la Catalogne est la région la plus peuplée d'Espagne avec 6 millions d'habitants, couvrant une superficie de 35 000 km<sup>2</sup> et atteignant ainsi une densité de 193 habitants au km<sup>2</sup>.

Bien qu'elle se situe parmi les régions les plus développées d'Espagne son niveau de richesse (PIB/hab) se situe en deçà de la moyenne des régions des pays de l'Union Européenne. Schématiquement, on peut diviser la Catalogne en deux parties, la zone côtière connaissant un fort développement des activités, des équipements ainsi qu'un essor démographique, et la partie intérieure qui est en déclin. Ainsi, l'un des problèmes majeurs de la Catalogne est la dualité de son développement régional.

La configuration urbaine de la région est en étoile avec pour pôle principal la conurbation de Barcelone (près de 3 millions d'habitants) concentrant ainsi la majeure partie de la population et des activités.

Cette situation prédominante de l'aire métropolitaine de Barcelone tend à se confirmer puisque sa croissance démographique (mouvement migratoire plus que naturel) s'intensifie alors que l'on assiste à un dépeuplement rural important notamment pour les localités du massif pyrénéen.

A l'aide de cet aperçu des caractéristiques de la région, on est en mesure de mieux saisir quels sont les enjeux de la politique de transport de la Generalitat :

- adapter la politique de transport à la croissance démographique et économique de l'aire métropolitaine de Barcelone ;
- répondre au besoin de transport des zones peu denses, difficiles d'accès et nécessitant une politique de développement (re)dynamisant l'économie locale.

*Les entretiens avec les trois interlocuteurs ont été réalisés ensemble, en suivant le guide d'entretien "Autorité Organisatrice "*

# I - L'ORGANISATION DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS

## 1 - Définition du transport régional de voyageurs

La RENFE définit trois types de transport selon la distance parcourue et les caractéristiques socio-économiques et urbaines du territoire desservi :

- Le **transport de proximité** qui couvre la desserte en transport public de territoires composés d'une ville centre et de son agglomération ou de sa banlieue. C'est en fait la notion de bassin de vie, qui est retenue ici, bien que celle-ci n'ait pas une définition statistique précise.  
Pour Barcelone, cela correspond à un rayon de 60 à 70 km ou à une durée d'une heure de transport depuis le centre ville.
- Le **transport long parcours** incluant transport national (inter-régional) et international.
- Le **transport régional** avec une subdivision entre les réseaux (fer ou route) connaissant une fréquentation importante entre deux villes d'envergure régionale et les réseaux de transport inter-comarcal ou au sein d'une comarca<sup>1</sup> pourvue d'un vaste territoire.

Ainsi, le transport régional est *stricto sensu* le troisième type décrit ci-dessus, cependant, le transport de proximité dans le cadre de l'agglomération de Barcelone peut être perçu comme du transport régional concernant uniquement les lignes de grande banlieue selon les responsables de la Generalitat.

L'aire métropolitaine de Barcelone au regard de ses caractéristiques urbaines et socio-économiques concentre la majorité du trafic de voyageurs. Sur les 1 527 km de voies ferrées (dont 549 km de lignes à double voie) constituant le réseau de la communauté autonome, plus du tiers (560 km) se situent dans l'agglomération barcelonaise avec une fréquentation annuelle de 75 millions de voyageurs. Le réseau ferroviaire suburbain représente une composante importante du transport collectif régional.

Cette définition technique du transport régional est celle que nous avons retenue lors de l'entretien. Pour la clarté du compte rendu, il faut préciser dès maintenant que le transport régional ferroviaire s'effectue sur deux réseaux :

- Celui de la RENFE Compagnie Nationale
- Celui des Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), compagnie régionale

Dans l'Aire Métropolitaine de Barcelone, une structure "Syndicat Mixte" regroupant la Generalitat, les municipalités et l'Etat gère le système de transport.

---

<sup>1</sup> Comarcas : Les comarcas sont des regroupements intercommunaux qui sont l'équivalent, au niveau superficiel des cantons français (pour la plupart). Le territoire de la Communauté Autonome de Catalogne est divisé en 41 comarcas.

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

Cf annexe : Documents fournis par la Generalitat

## 3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

### 3a- Rôle ou l'implication de l'Etat central dans le transport régional au niveau :

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

L'Etat central depuis la régionalisation et la création des Communautés Autonomes n'intervient plus dans le financement du transport régional par autocar aussi bien pour les infrastructures que pour l'exploitation.

En ce qui concerne le transport ferroviaire régional l'implication de l'Etat transparait à travers la RENFE (Etat principal actionnaire) qui détient une grande partie du réseau régional. Celle-ci reçoit les concours de l'Etat pour financer les infrastructures et les déficits d'exploitation du réseau régional (selon la définition).

A une exception près pour la ligne Lleida/La Pobla de Segur ou la ligne exploitée par la RENFE est financée pour l'exploitation par la Generalitat et par les Provincia afin qu'elle ne soit pas fermée (condition fixée par l'Etat et par la RENFE).

En outre, l'Etat finance le réseau ferroviaire des Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya à hauteur de 6 pesetas par voyageur/km, ce qui revient à la couverture de 50% du déficit d'exploitation par an.

Il faut préciser que les zones d'exploitation de la RENFE ne correspondent pas aux limites des Communautés Autonomes.

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

La RENFE décide sur son réseau régional des horaires, de la tarification et du cadencement avec les autres réseaux de transport. Cependant pour l'agglomération de Barcelone (7 comarcas), il existe une commission paritaire censée coordonner les différents réseaux "La Commission Coordinatrice du Transport métropolitain de Barcelone" (Cf Q6)

### 3b- Quel est le rôle ou l'implication de l'organe politique et administratif régional dans le transport régional au niveau :

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

La Communauté de Catalogne a un organe politique et administratif : la Generalitat de Catalunya. Celle-ci ne participe pas au financement du réseau régional de la RENFE à l'exception de la ligne sus-citée.

Elle possède une compagnie de chemin de fer les " Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya " (F.G.C.). Les FGC exploitent 180 km de ligne dont 41 km réservés au transport de marchandises (le transport de marchandises est en régression et le transport de voyageurs en progression). Les FGC exploitent également les lignes d'autocars et de funiculaires. Ces 180 Km du réseau régional appartiennent à la Generalitat depuis qu'elle a racheté le réseau à l'Etat en 1978.

Les recettes d'exploitation du réseau ferroviaire couvrent un peu plus de 40 % du coût de l'exploitation. Pour la couverture du déficit la Generalitat participe à hauteur de 50 %, le reste étant compensé par l'Etat.

Il faut cependant souligner que le budget de la Generalitat est à 95% une dotation de l'Etat central votée aux Cortes (le parlement Espagnol). Ainsi, la Generalitat ne perçoit pratiquement aucune recette directement, son budget est assujéti à un vote au niveau national, mais l'affectation des dépenses est de son ressort. Ainsi, le budget transport qui équivaut à 1,5% du budget global de la Generalitat provient d'un financement de l'Etat et non pas d'un impôt prélevé par l'autorité organisatrice régionale.

Jusqu'à aujourd'hui, la Generalitat finançait seule les infrastructures sur le réseau de la FGC. Cependant, elle a signé une convention avec l'Etat en 1995 pour que celui-ci finance à un tiers les investissements sur les trois prochaines années, investissements qui consisteront principalement à doubler une voie ferrée (la 21 Barcelone/Martorell) et à créer un tronçon d'une ligne supplémentaire entre l'Université Autonome et Sabadell.

La Generalitat est l'autorité organisatrice pour le transport par autocar, elle a repris le réseau qui était organisé par l'Etat avant l'autonomie des régions.

La Generalitat finance les infrastructures, mais ne couvre pas les déficits d'exploitation à l'exception de ceux liés à des services spéciaux (pour personnes à mobilité réduite et zone d'habitat peu dense).

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

Le réseau ferroviaire exploité par la compagnie régionale ne s'étend pas sur tout le territoire de la Communauté. Il s'agit principalement d'un réseau métropolitain desservant l'agglomération étendue de Barcelone. Il est constitué de deux lignes (cf schéma) dans la partie la plus urbaine de l'agglomération qui se séparent ensuite chacune en deux sections irriguant la grande banlieue.

Sur ces axes ferroviaires les F.G.C. exercent pleinement leur compétence d'autorité organisatrice en gérant les horaires, la tarification et le cadencement des trains.

Cependant, agissant en grande partie dans le milieu urbain les F.G.C. sont contraints de tenir compte de l'ensemble du réseau de transport public. Dans ce cadre une politique commune en terme d'image, d'information et de coordination des services prend naissance entre les différents exploitants.

Mais au regard de la situation financière de la grande majorité des exploitants de l'aire métropolitaine les FGC sont réticents à l'union tarifaire.

En ce qui concerne le réseau régional exploité par la RENFE, la Generalitat n'intervient pas.

### 3c- Rôle ou l'implication des autorités locales en matière de transport régional

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

Cependant, la Generalitat, en vue d'améliorer l'offre de transport par autocar au niveau comarcal ou inter-comarcal, a demandé aux 41 comarcas d'établir un diagnostic des transports collectifs pour chacune d'entre elles afin d'identifier les améliorations susceptibles d'être apportées.

Toutefois, les conseils comarcaux se sont vus confiés par le ministère de l'Education de la Generalitat, encore de manière informelle, la compétence d'organiser au sein de leur territoire, le transport scolaire, sachant que celui-ci s'effectue de plus en plus sur le réseau général de transport collectif.

Certaines comarcas, celles situées sur des territoires montagneux, se sont vues attribuer plus de responsabilité en termes de diagnostic des besoins et recherche de solutions. Les problèmes y étant plus importants, la Generalitat a considéré qu'il était nécessaire de renforcer la coopération avec les autorités locales afin d'élaborer des projets et de mettre en oeuvre des actions qui ont une réelle légitimité.

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

La Generalitat possède la compétence d'organiser les transports collectifs depuis la loi organique du 18 décembre 1979 proclamant le statut d'autonomie de la Catalogne. Il faut se reporter au titre I, article 9, alinéa 15 qui fixe les modes de transports pour lesquels la Generalitat est compétente (cf annexe).

En outre pour préciser sa compétence de transport de voyageurs par route et ses relations avec les exploitants routiers interurbains, la Generalitat a promulgué une loi le 28 Mai 1987, suivie d'un décret d'application du 21 Décembre 1990.

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

Si l'on s'attache uniquement au transport régional interurbain, il existe donc deux autorités organisatrices des transports de voyageurs :

- L'Etat qui est autorité organisatrice sur le réseau ferroviaire de la RENFE
- La Generalitat qui est autorité organisatrice pleinement sur son territoire en ce qui concerne le transport par autocar et uniquement sur le réseau exploité par les FGC pour le ferroviaire.

Ces deux autorités organisatrices ne se retrouvent pas dans une structure de coordination formelle, sauf s'agissant des réseaux se situant dans les sept comarcas de l'agglomération de

Barcelone qui sont notamment sous la compétence d'une autorité organisatrice intégrant toutes les autorités responsables des transports sur ce territoire.

Cette autorité, la Commission de coordination du transport métropolitain de Barcelone, a réalisé un Plan Intermodal de Transport (PIT) à la suite de la loi de 1987 sur les transports qui, outre l'amélioration de la coordination des transports tous modes confondus, prévoit la réalisation d'infrastructures de transport (stations communes de bus, gares d'échanges fer/routes).

Selon les personnes rencontrées, la mise en oeuvre de ce PIT se fait attendre, et c'est plus un document de bonnes intentions qu'un guide pour l'action.

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

### . Mode de consultation des autorités locales

Seule la Generalitat a lancé une consultation auprès des conseils comarcaux.

### . Sur quelle base les décisions sont-elles prises ?

Etudes spécifiques, données du recensement.

### . Quels sont les documents servant aux décisions ?

Documents de planification et d'aménagement du territoire.

## 8 - Modalité d'évaluation des besoins en termes de transport

### . Etudes de rentabilité

En 1985, la Generalitat a réalisé un diagnostic global des transports collectifs ferroviaires et routiers sur l'ensemble du territoire de la Catalogne s'apparentant aux schémas régionaux de transport multimodal mis en oeuvre en France.

Ce rapport a fait apparaître notamment les difficultés des exploitants routiers et l'inconvénient lié à l'exploitation d'un réseau comarcal par plusieurs d'entre eux, mettant ainsi en cause l'incidence de l'émiettement des exploitants sur la rentabilité économique du système de transports routiers.

En outre, le rapport a mis en évidence le réel besoin de renforcer le transport collectif par autocar dans les zones rurales et montagneuses de l'ouest de la Catalogne.

Suite à ces constats le rapport a présenté des projets pour remédier à ces problèmes.

En ce qui concerne les projets de grandes infrastructures comme le doublement de la ligne ferroviaire Barcelone-Martorell, la Generalitat réalise des simulations de trafic pour évaluer l'intérêt technique et économique de l'investissement.

## 9 - Logique sous tendant l'organisation des transports

La Generalitat considère que le transport est un droit (comme au sens de la LOTI) et que donc les transports collectifs doivent rester un service public. Cependant, si la Generalitat a pu constituer un réseau de transport performant, c'est qu'elle a intégré la notion de service commercial dans sa politique de transport. Ainsi, en ce qui concerne son réseau ferroviaire elle pratique une gestion rationnelle en termes de rentabilité économique.

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

Au niveau ferroviaire, l'exploitation des lignes est effectuée soit par la RENFE soit par les FGC. Il n'y a donc pas d'ouverture à des opérateurs privés. Le transport par autocar est assuré par des opérateurs privés mais toujours dans un cadre organisationnel régi par la Generalitat.

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

En Catalogne le souci de l'aménagement et du développement du territoire est intégré dans la politique de transport que se soit au niveau de l'aire métropolitaine ou dans les zones rurales.

En ce qui concerne la politique de transport dans l'agglomération de Barcelone, celle-ci a pour objectif de réduire le trafic automobile en croissance au cours des 20 dernières années à la suite de l'urbanisation importante de la banlieue proche et lointaine de la capitale régionale.

C'est dans ce cadre et pour répondre à cet objectif que la Generalitat a renforcé son offre de transport ferroviaire aussi bien en termes qualitatif (amélioration du matériel roulant, meilleure information, renforcement de la coordination avec le réseau urbain) que quantitatif (mise en place d'un transport à la demande dans les zones peu denses de l'agglomération, renforcement de la fréquence des trains et création d'une deuxième voie sur la ligne la plus fréquentée).

En ce qui concerne les zones rurales et notamment les zones de montagne la Generalitat a accru ses subventions pour maintenir ou améliorer l'offre de transport afin de réduire l'exode rural qui vient accroître le peuplement des agglomérations de Lleida et Barcelone. Pour cela 10 comarcas (zones montagneuses) ont un statut spécial bénéficiant ainsi de la part de la Generalitat de subventions spécifiques notamment dans le domaine du transport public. Ces comarcas ont une compétence pour organiser les transports sur leur territoire (Plan comarcal de transport réalisé par le conseil comarcal).

Pour les comarcas les moins denses, lignes régulières et lignes de transports scolaires ont été fondues pour réaliser des économies et permettre la desserte minimum de ces zones.

## **II - LE FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL**

### 13 - Financement des infrastructures de transport régional

La Generalitat et l'Etat se partagent le financement des infrastructures pour le transport ferroviaire.

Les infrastructures concernant le transport par autocar comme les points d'arrêts sont financés par la Generalitat

### 15 - Financement des déficits d'exploitation

L'Etat finance seul le déficit des lignes de la RENFE, sauf le cas particulier de la ligne de Lleida à Pobla de Ségur. Il finance 6 pesetas par voyageur kilomètre les lignes de FGC dont le coût d'exploitation est garanti par la Generalitat.

### 16 - Participation des autorités organisatrices au financement de services spécifiques

La Generalitat sur son réseau ferroviaire ou routier a mis en place une tarification spécifique pour certains usagers comme les personnes à mobilité réduite ou les scolaires. Les exploitants du réseau par autocar se voient attribuer une compensation financière en fonction des pertes liées à ces services.

### 17 - Rentabilité des services

Pour le transport par autocar les services largement déficitaires sont ceux qui sont localisés dans les comarcas les moins denses et situées dans les zones montagneuses. Les lignes touristiques permettent d'équilibrer ces services déficitaires.

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

Un plan de développement a été élaboré lors de la régionalisation.

Depuis, la Generalitat établit, dans chaque comarca, des plans de transport sectoriels.

### 19 - Evolutions prévisibles en matière de financement

L'Etat va participer directement aux investissements des infrastructures du réseau ferroviaire des FGC.

### **III - LE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL**

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

Après appel d'offre le mode contractuel est la concession aux risques et périls pour l'exploitant routier.

#### 21 - Opérateurs ferroviaires et routiers

Ferroviaire : RENFE et FGC

Routier : Il existe 400 lignes sur le réseau d'autocar régional.

Une centaine d'entreprises exploite ce réseau mais il y a une tendance à la concentration qui est encouragée par la Generalitat. En effet, afin d'améliorer la qualité et la rentabilité du service, la Generalitat favorise l'exploitation dans chaque comarca par un seul exploitant.

Il existe 7 exploitants de taille importante (100 à 200 autocars) qui se partagent la majorité du réseau :

SARFA, TEIBA, ATSA, ALSINA, HIFE, Hispano Igualadina, Casas, Sarbus

#### 22 - Responsabilité de l'information et de la promotion

- . Pour le transport ferroviaire : Les FGC et la RENFE
- . Pour le transport par autocar : Les opérateurs

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

- . Pour le transport ferroviaire : La Generalitat pour son réseau, la RENFE pour son réseau
- . Pour le transport par autocar : la Generalitat

#### 24 - Responsabilité de l'exploitation services

- . Pour le transport ferroviaire : la RENFE et les FGC
- . Pour le transport par autocar : Les opérateurs

#### 25 - Gestion des problèmes de concurrence entre opérateurs

- . Pour le transport ferroviaire : Pas de problèmes
- . Pour le transport par autocar: La Generalitat (Appel d'offre)

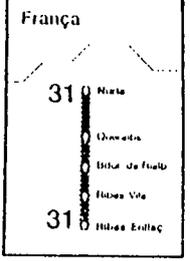
## Documentation complémentaire

- Generalitat de Catalunya, Direccio General de Transports, Llei i reglament de la llei de regulacio del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor, Barcelona, Maig de 1991.
- Generalitat de Catalunya, Direccio General de Transports, Informe anual i estadistiques 1993, Barcelona, 1994.
- Generalitat de Catalunya, Direccio General de Transports, Avanç del Pla Intermodal de Tranports, Comissio Coordinadora del Transport Metropolitana de Barcelona, Barcelona, Juliol de 1993.

Les lignes de chemins de fer en Catalogne : Gares et Points d'arrêts ouverts aux voyageurs

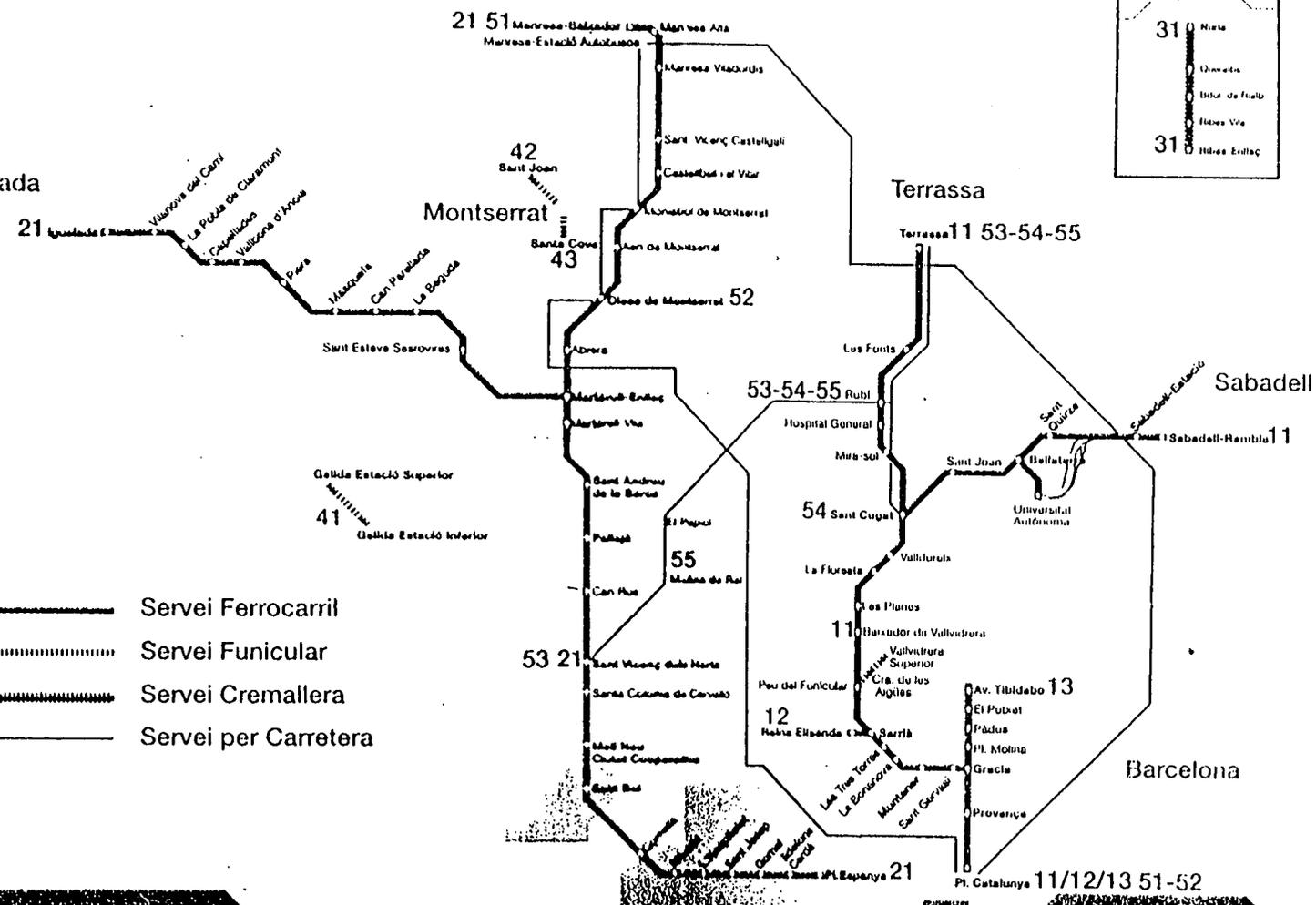


Manresa



Índex alfabetic de localitats

ITER/T.C.A. - Juillet 1997 - R241 - Comparaison des transports régionaux en France et



- Servei Ferrocarril
- ..... Servei Funicular
- Servei Cremallera
- Servei per Carretera

- A**
- Abrera, 21
  - Aeri de Montserrat, 21, 2
  - Almeda, 21
- B**
- Barcelona, àrea urbana:
    - Pi. Catalunya, 11, 12, 13, 51, 52, 53, 54, 55
    - Plaça Catalunya
  - Provença, 11, 12, 13
    - Provença-Balmes
  - Gràcia, 11, 12, 13
    - Plaça Gal·la Placidia
  - Sant Gervasi, 11, 12
    - Plaça Molina
  - Muntaner, 11, 12
    - Muntaner-Via Augusta
  - Bonanova, La, 11, 12
    - Via Augusta-Ganduxer
  - Tres Torres, Les, 11, 12
    - Via Augusta-Doctor Aigué
  - Sarrià, 11, 12
    - Via Augusta-Pau Alcover
  - Reina Elisenda, 12
    - Pg. Reina Elisenda Montcada
    - Duquesa d'Orleans
  - Pi. Molina, 13
    - Plaça Molina
  - Pàdua, 13
    - Balmes-Pàdua
  - Putxet, El, 13
    - Plaça Joaquim Folguera
  - Av. Tibidabo, 13
    - Plaça John F. Kennedy
  - Pi. Espanya, 21
    - Plaça Espanya

de les situacions que s'hagin de regir per l'estatut local o altres normes d'extraterritorialitat.

2. Els estrangers que adquiriran la nacionalitat espanyola quedaran sotmesos al dret civil català mentre mantinguin el veïnatge administratiu a Catalunya, salvant que manifestessin llur voluntat en contra.

#### Article 8.

1. Els ciutadans de Catalunya són titulars dels drets i deures fonamentals establerts a la Constitució.

2. Correspon a la Generalitat, com a poder públic i en l'àmbit de la seva competència, promoure les condicions per tal que la llibertat i la igualtat de l'individu i dels grups en què aquest s'integra siguin reals i efectives, remoure els obstacles que impedeixin o dificultin llur plenitud i facilitar la participació de tots els ciutadans en la vida política, econòmica, cultural i social.

### TÍTOL PRIMER

#### COMPETENCIES DE LA GENERALITAT

##### Article 9

La Generalitat de Catalunya té competència exclusiva sobre les matèries següents:

1. Organització de les seves institucions d'autogovern, en el marc del present Estatut.

2. Conservació, modificació i desenvolupament del dret civil català.

3. Normes processals i de procediment administratiu que es derivin de les particularitats del dret substantiu de Catalunya o de les especialitats de l'organització de la Generalitat.

4. Cultura.

5. Patrimoni històric, artístic, monumental, arquitectònic, arqueològic i científic, sens perjudici d'allò que disposa el número 28 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.

6. Arxius, biblioteques, museus, hemeroteques i altres centres de dipòsit cultural que no siguin de titularitat estatal. Conservatoris de música i serveis de belles arts d'interès per a la Comunitat Autònoma.

7. Investigació, sens perjudici d'allò que disposa el número 15 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució. Les acadèmies que tinguin llur seu central a Catalunya.

8. Règim local, sens perjudici d'allò que disposa el número 18 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució. Alteracions dels termes municipals i denominació oficial dels municipis i topònims.

9. Ordenació del territori i del litoral, urbanisme i habitatge.

10. Monts, aprofitaments i serveis forestals, vies pecuàries i pastures, espais naturals protegits i tractament especial de zones de muntanya, d'acord amb allò que disposa el número 23 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.

11. Higiene, tenint en compte allò que disposa l'article 16 d'aquest Estatut.

12. Turisme.

13. Obres públiques que no tinguin la qualificació legal d'interès general de l'Estat o la realització de les quals no afecti una altra comunitat autònoma.

14. Carreteres i camins d'itinerari dels quals passi íntegrament per territori de Catalunya.

15. Ferrocarrils, transports terrestres, marítims, fluvials i per cable; ports, heliports, aeroports i Servei Meteorològic de Catalunya, sens perjudici d'allò que disposen els números 20 i 21 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució. Centres de contractació i terminals de càrrega en matèria de transports.

16. Aprofitaments hidràulics, canals i regadius, quan les aigües corrin íntegrament per dins de Catalunya; instal·lacions de producció, distribució i transport d'energia, quan aquest transport no surti del seu territori i el seu aprofitament no afecti una altra província o comunitat autònoma; aigües minerals, termals i subterrànies. Tot això sens perjudici d'allò que estableix el número 25 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.

17. Pesca en aigües interiors, cria i recollida de mariscs, aqüicultura, caça i pesca fluvial i lacustre.

18. Artesania.

19. Ordenació farmacèutica, sens perjudici d'allò que disposa el número 16 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.

20. Establiment i ordenació de centres de contractació de mercaderies i valors, de conformitat amb la legislació mercantil.

21. Cooperatives, pòsits i Mutualisme no integrat en el sistema de la Seguretat Social, respectant la legislació mercantil.

22. Cambres de la Propietat, Cambres de Comerç, d'Indústria i Navegació, sens perjudici d'allò que disposa el número 10 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució.

23. Col·legis professionals i exercici de les professions titulades, sens perjudici d'allò que disposen els articles 36 i 139 de la Constitució.

24. Fundacions i associacions de caràcter docent, cultural, artístic, benèfic-assistencial i similars, que exercixin principalment llurs funcions a Catalunya.

25. Assistència social.

26. Joventut.

27. Promoció de la dona.

28. Institucions públiques de protecció i tutela de menors, respectant, en tot cas, la legislació civil, penal i penitenciària.

29. Esport i lleure.

30. Publicitat, sens perjudici de les normes dictades per l'Estat per a sectors i mitjans específics.

31. Espectacles.

32. Casinos, jocs i apostes, amb exclusió de les Apos-tes Mútues Esportivo-Benèfiques.

33. Estadística d'interès de la Generalitat.

34. Les altres matèries que s'atribuiran expressament en el present Estatut com de competència exclusiva i les que, amb aquest caràcter i mitjançant una llei orgànica, seran transferides per l'Estat.

##### Article 10

1. En el marc de la legislació bàsica de l'Estat i, si s'escau, en els termes que aquella legislació estableixi, correspon a la Generalitat el desenvolupament legislatiu i l'execució de les matèries següents:

1) Règim jurídic i sistema de responsabilitat de l'administració de la Generalitat i dels ens públics que en depenguin, així com el règim estatutari de llurs funcionaris.

2) Expropiació forçosa, contractes i concessions administratives, en l'àmbit de competències de la Generalitat.

3) Reserva al sector públic de recursos o serveis essencials, especialment en cas de monopoli, i intervenció d'empreses quan ho exigeixi l'interès general.

4) Ordenació del crèdit, banca i assegurances.

5) Règim miner i energètic.

6) Protecció del medi ambient, sens perjudici de les facultats de la Generalitat per a establir normes addicionals de protecció.

7) Ordenació del sector pesquer.

2. Correspon a la Generalitat el desenvolupament legislatiu del sistema de Consultes Populars Municipals en l'àmbit de Catalunya, de conformitat amb allò que disposen les Lleis a les quals es refereix l'apartat 3 de l'article 92 i el número 18 de l'apartat 1 de l'article 149 de la Constitució, i corresponent a l'Estat l'autorització de llur convocatòria.

##### Article 11

Correspon a la Generalitat l'execució de la legislació de l'Estat en les matèries següents:

1) Penitenciària.

2) De treball, assumint les facultats, competències i serveis que en aquest àmbit i a nivell d'execució exerceix actualment l'Estat respecte a les relacions de treball, sens perjudici de l'alta inspecció d'aquest. Queden reservades a l'Estat totes les competències en matèria de migracions interiors i exteriors, fons d'àmbit nacional i de feina, sens perjudici d'allò que estableixin les normes de l'Estat sobre aquestes matèries.

3) Propietat intel·lectual i industrial.

4) Nomenament d'agents de canvi i borsa, corredors de comerç. Intervenció, si s'escau, en la delimitació de les demarcacions corresponents.

5) Pesos i mesures. Contrastació de metalls.

6) Fires internacionals que se celebren a Catalunya.

7) Museus, arxius i biblioteques de titularitat estatal l'execució dels quals no es reservi l'Estat.

CATALUNYA

Unité : MPts courantes

4.2.9

	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
<i>Dépenses de la Communauté autonome</i>											
Total				365.245	409.606	505.520	601.647	738.286	910.513	1.109.504	1.374.170
Total investiss.	770	6.492	33.573	55.571	48.927	70.784	82.226	93.475	103.693	129.486	170.465
Total transport		6.719	18.335	24.799	18.285	24.777	21.974	27.695	30.289	34.727	43.348
Total invest. transp.		4.683	9.882	17.685	14.443	20.366	16.482	17.684	18.277	24.564	31.215
Routes total		3.977	8.278	12.929	9.770	14.073	12.808	14.195	14.120	19.543	28.174
Routes invest.		2.898	4.993	9.423	7.808	12.048	10.507	11.791	11.590	16.781	25.094
Autres transp. total		2.741	10.058	11.869	8.515	10.704	9.166	13.500	16.170	15.184	15.174
Autres transp. inv.		1.785	4.889	8.262	6.635	8.318	5.975	5.893	6.687	7.783	6.120
<i>Investissements de l'Etat sur les infrastructures de transport</i>											
Routières	2.425	2.393	3.461	4.100	4.251	5.741	6.865	3.680	8.733	11.075	18.080
Ferroviaires	1.237	1.269	3.293	1.417	1.633	3.123	2.144	2.678	1.134	1.255	899
Aéroportuaires	606	504	560	922	895	767	882	1.222	1.692	5.556	14.241
Portuaires	1.936	2.048	2.240	2.701	2.449	2.809	3.018	3.543	3.994	7.400	8.632
<i>Autres investissements pour les infrastructures routières</i>											
Soc. conces. Etat	1.273	2.113	1.300	2.384	1.960	1.710	1.107	925	1.395	1.227	795
Soc. conces. CA	0	865	1.842	3.135	4.258	864	329	4.849	11.628	8.608	22.817
Diputac. prov.	983	1.079	1.583	1.797	2.352	3.353	3.182	3.542	4.251	3.977	3.367

Source : MEH, MOPT et Generalitat de Catalunya

# ANNEXE XI : COMMUNAUTE AUTONOME DE VALENCIA (Espagne)

## Interlocuteurs :

- J. MOLTO ORDUNA : Chef de section, Service de planification, Direction Générale des transports, Generalitat de Valencia

## LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES SOCIO- DEMOGRAPHIQUES DU PAYS DE VALENCE

Le pays de Valence (institutionnellement la communauté autonome de Valence) est situé sur la côte méditerranéenne à l'est de la péninsule ibérique. D'une superficie de 23 000 km<sup>2</sup>, elle est la troisième région la plus peuplée d'Espagne avec 7 millions d'habitants (167hb/km<sup>2</sup>).

La région est divisée en trois provinces, celles de Valence, d'Alicante et de Castellon.

Le développement économique et démographique s'étend le long de la zone côtière et est partagé entre les trois grandes villes avec une prédominance pour la capitale régionale Valence concentrant la majeure partie des activités industrielles et des richesses produites.

La métropole régionale concentre plus de 15% de la population et enregistre une croissance démographique supérieure aux deux autres grandes aires urbaines (Castellon et Alicante).

La priorité actuelle de la Generalitat de Valence en termes de politique de transports s'attache à améliorer l'offre de transports dans l'aire métropolitaine de Valence.

*L'entretien n'a pu être réalisé qu'avec un représentant de l'Autorité Organisatrice.*

# I - L'ORGANISATION DES TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS

## 1 - Définition du transport régional de voyageurs

Selon la constitution espagnole de 1978 et la loi de 1982 statuant sur l'autonomie de la communauté de Valence, le transport régional est défini comme le transport intrarégional tous modes et exploitants confondus.

## 2 - Données statistiques sur l'offre et la demande de transports

Le tableau page suivante représente le réseau des F.G.V. Il n'y a pas de statistiques englobant tous les réseaux régionaux.

## 3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

### **Le rôle de l'Etat :**

Comme dans le cas de la Communauté autonome de Catalogne, l'Etat central agit dans le transport régional à deux niveaux.

Le premier s'exerce par le biais de la RENFE, exploitant le réseau ferroviaire des liaisons intrarégionales qui ne sont pas du ressort de la compagnie régionale des Ferrocarrils de la Generalitat de Valencia (FGV).

Le second s'effectue par les subventions que l'Etat accorde à la Generalitat pour couvrir le déficit d'exploitation des F.G.V. et pour financer certaines infrastructures.

### **Le rôle de la Generalitat :**

La Generalitat exerce ses compétences d'autorité organisatrice des transports de voyageurs dans les modes routier et ferroviaire.

En ce qui concerne le transport de voyageurs par autocar, la Generalitat exerce pleinement sa compétence sur le territoire régional.

Elle est à l'origine de la création ou de la modification du réseau interurbain de lignes régulières ou de celles à caractère spécial (transport scolaire et transport à la demande dans les zones peu denses).

Après appel d'offres, elle choisit les opérateurs. Elle finance les infrastructures et les déficits d'exploitation des opérateurs privés exploitant des lignes à faible trafic dans les zones où il est nécessaire de maintenir un minimum de services publics.

En ce qui concerne le transport ferroviaire de voyageurs, sa compétence d'autorité organisatrice s'exerce par le biais de la détention de la compagnie des Ferrocarrils de la Generalitat de Valencia.

Depuis le 1er janvier 1986, la Generalitat s'est vu confier par l'Etat (décret 1496/1986) les services ferroviaires exploités par la FEVE (Ferrocarriles de Via Estracha del Estado).

Ce transfert de compétence de l'Etat à la Communauté Autonome de Valence s'est accompagné d'un transfert des infrastructures et du matériel roulant.

Afin de garantir à la Communauté autonome un financement suffisant pour prendre en charge les services transférés et pour en améliorer les conditions d'exploitation, une convention a été signée le 24 juillet 1986 entre l'administration centrale, la Generalitat de Valence et les FEVE pour une période de 4 ans.

Au terme de cette convention :

- L'Etat s'engage à financer les coûts liés au déficit d'exploitation et les dépenses d'amélioration des infrastructures pour les 4 premières années. Par la suite le ministère des transports, du tourisme et des communications s'attachera à participer au financement de certains investissements.
- La Communauté autonome doit mettre en place une entreprise avec un statut public qui exploitera les services transférés.
- La Communauté autonome doit élaborer avec la nouvelle entreprise un programme d'investissement et d'exploitation mettant en avant des objectifs corrélés d'augmentation de l'offre et de la demande
- Un contrat de plan doit être signé entre tous les protagonistes, Etat, Generalitat, FGV, FEVE à partir de 1990.

Ainsi, le 24 Novembre 1986 les FGV furent créés avec un statut d'entité de droit public, dotée d'une personnalité juridique propre et indépendante de celle de la Generalitat de Valence.

L'entreprise est soumise au régime juridique privé et jouit d'une autonomie d'organisation, de gestion et de développement de ses activités.

Les FGV sont donc une entreprise récente ayant bénéficié d'un ancien réseau (voie métrique) qu'elle a complètement modernisé.

Après 10 ans d'existence les FGV connaissent un développement de leurs activités puisqu'en 1994 une nouvelle ligne de chemin de fer a été ouverte au trafic voyageurs (ligne 4).

Les FGV exploitent 5 lignes : 4 dans l'aire métropolitaine de Valence et une dans celle d'Alicante.

Les 5 lignes représentent 223 km de voies se décomposant ainsi :

## Le réseau des F.G.V. en 1995

Lignes	Km de voies	Voyageurs en millier	Nbre de stations	Fréquences des trains hors heures de pointes
1 Bétera-Castello de la Ribera	72	8 993	29	25'
2 Liria-Torrent	37	6 316	25	25'
3 Rafelbunyol - Pont de Fusta	13	2 746	12	15'
4 Ademuz-Dr Lluch	9	1 577	2	10'
5 Alicante-Dénia	92	1 510	9	60'
Total	223	21 100	61	-

Parallèlement à la mise en place des FGV la Generalitat de Valencia en acquérant la compétence transports a réalisé en 1987 un Schéma régional de transport afin d'établir un diagnostic complet (tous modes et tous types de transports).

### Le rôle des autres collectivités publiques

Les trois provinces disposent d'organes politico-administratifs ("deputacion provincial "), qui n'ont plus de réels pouvoirs ni de compétences depuis le processus autonome engagé à la fin des années 70.

Elles peuvent néanmoins dans certaines situations apporter une aide aux communes pour compléter le financement d'infrastructures routières communales.

Les municipalités quant à elles détiennent la compétence d'organiser les transports sur leur territoire communal.

Globalement, elles assurent l'entretien et la modernisation des infrastructures qui ont été financées par la Generalitat.

Elles gèrent seules l'organisation des transports collectifs urbains.

Cependant, il existe la possibilité que l'administration autonome exerce un travail de coordination entre les différents modes de transport et services pour garantir une meilleure offre de transport public.

Tel est le cas du Plan de Transport Métropolitain de l'aire de Valence.

En effet, comme pour la métropole barcelonaise un plan de coordination des différents modes de transports effectifs dans l'aire métropolitaine de valence a été lancé à l'initiative de la Generalitat (en parallèle avec la mise en service de la nouvelle ligne FGV, la modernisation et l'extension du métro).

A la suite d'un diagnostic (première partie du Plan) mettant en avant le défaut de coordination entre modes (Trains/métro/bus), exploitants (FGC/RENFE/EMT/ autres exploitants routiers) et autorités organisatrices (Etat, Generalitat et communes) des propositions ont été formulées afin, d'une part, d'harmoniser la tarification (tarification combinée à partir d'Octobre 1996) et d'autre part, de coordonner l'offre des différents modes (horaires).

L'application du plan qui prévoit en outre le financement d'investissements communs, devrait débuter à l'automne 1996.

Il faut noter que la structure informelle qui s'était créée dans le cadre de ce projet et regroupant toutes les parties intéressées, ne se concrétisera pas de manière officielle.

#### 4 - Processus d'acquisition par les autorités organisatrices des transports régionaux de cette responsabilité

Le partage des compétences entre les différents niveaux de gouvernement est inscrit dans la loi constitutive de 1978 et dans les statuts d'autonomie de la Generalitat de Valence de 1982. En matière de transports ceci est précisé dans la loi organique de Délégation des compétences entre l'Etat et les communautés autonomes du 28 mai 1987.

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

L'Etat a mis en place un Conseil National des Transports Terrestres regroupant des spécialistes devant apporter un appui technique dans le cadre de projets d'infrastructure concernant directement l'Etat ou les Communautés autonomes qui demandent des financements à l'administration centrale.

Par ailleurs, ce Conseil devrait être en relation avec les Conseils Territoriaux normalement créés par les Communautés autonomes et qui regroupent les représentants déconcentrés de l'Etat, les représentants de la Generalitat et ceux des municipalités.

Dans la communauté de Valence cet organisme n'a pas été créé et il n'existe aucune structure rassemblant de manière officielle toutes les autorités organisatrices.

La Generalitat a cependant créé dans chaque province des antennes déconcentrées de la Direction Générale des Transports, afin de mieux appréhender le transport à l'échelle locale.

Les itinéraires, les horaires sont décidés et modifiés par ces services déconcentrés. Les modifications tarifaires sont de la compétence des services centraux.

A l'heure actuelle, un programme de changement des opérateurs de transport par route est en place donnant l'occasion aux services déconcentrés de modifier les itinéraires et les horaires.

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

Le programme de substitution des concessions de transport évoqué précédemment a donné lieu à une évaluation des besoins.

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

Non, l'administration centrale comme régionale exerce encore un contrôle en termes d'organisation, de planification et de financement des transports.

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

La seule initiative d'intégration des transports est le Plan de Transports métropolitain de l'aire de Valence.

## II - LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS REGIONAUX DE VOYAGEURS

### 13 - Financement des infrastructures de transport régional

Les sources de financement concernant l'exploitation des lignes routières et ferroviaires régionales proviennent de la Generalitat. Les investissements peuvent faire l'objet de subventions spécifiques de l'administration centrale (ex. le financement de la ligne 4 des FGC).

La Generalitat ne participe pas comme dans le cas de la Catalogne au financement du déficit des lignes de la RENFE.

A l'heure actuelle, la Generalitat s'est engagée dans le financement du métro de Valence et dans la modernisation de deux stations d'autobus.

La Generalitat a demandé à l'Etat dans le cadre du Plan de Transports métropolitain de l'aire de Valence des subventions spécifiques pour les 4 prochaines années afin de répondre aux objectifs de modernisation du réseau métropolitain.

### 17 - Rentabilité des services

Les services de transport des lignes régulières sont déficitaires dans les zones rurales et peu denses. Depuis une dizaine d'années la demande est en baisse constante. Pour compenser les pertes la Generalitat a mis en place un programme d'aides spécifiques aux exploitants.

On assiste dans le même temps à une concentration des exploitants (mais pas de l'offre) qui opèrent sur des territoires plus vastes. Les entreprises de transport peuvent alors compenser leur perte en équilibrant leur coût avec la desserte de zones où la demande est plus forte. En outre, ces entreprises exploitent des lignes de transports scolaires, et de transports de salariés.

### **III -LE FONCTIONNEMENT DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS**

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

Pour les FGV cf Question 3.

Pour les opérateurs routiers : concession aux risques et périls pour l'exploitant routier après appel d'offres.

#### 21 - Opérateurs ferroviaires et routiers

Ferroviaire : RENFE et FGV

Routier : Il existe près de 200 concessions de lignes régulières dans la Communauté autonome de Valence (seulement 3 dans la province de Castellon) que se partagent une centaine d'exploitants, le plus important (25%) étant l'entreprise des Autocars BUNOL, S.L..

Comme en Catalogne il y a une concentration du nombre d'exploitants.

#### 22 - Responsabilité de l'information et de la promotion

Ferroviaire : FGV, RENFE

Routier : Opérateurs

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

Ferroviaire : Generalitat

Routier : Generalitat

## **ANNEXE XII : ANDALOUSIE ET DIVERS ESPAGNE**

- L'Andalousie
- Tableaux des réseaux ferroviaires et routiers
- Lignes RENFE conventionnées par les Régions

# Andalousie

## Interlocuteurs :

- Sr D. Miguel DURBAN SANCHEZ : Directeur General de Transportes (Junta)

## Organisation

### Système de transport régionaux

- Ferroviaire : RENFE
- Routier : Exploitants privés

### Rôle de l'Etat

- Définit les grandes lignes de la politique ferroviaire dans le cadre du Plan de Transport Ferroviaire (1987)
- Finance investissement et déficit de la RENFE

### Rôle de l'Organe Politique

- Junta de Andalucia
  - Participation au financement des infrastructures ferroviaires de la RENFE (rénovation gare par exemple)
  - 1985 : Plan Estratégico Ferroviario de Andalucia, afin d'améliorer la compétitivité du chemin de fer dans la région

### Rôle des autorités locales

- Provinces et communes : participation financière pour les infrastructures routières

# Financement

## Qui finance les infrastructures de transport :

- Ferroviaire : Etat, Junta
- Transport routier : Junta, autorités locales

## Montant et nature du financement et évolution

Etat Inv sur infrastructures transport ferroviaire

- 1985 : 4 021 Mpts
- 1990 : 32 080 Mpts

- Région (Junta investissement route et fer)

- 1985 : 10 429 Mpts
- 1990 : 40 184 Mpts

## Qui finance le déficit d'exploitation

- Fer : Etat
- Route : Junta (pour certains services)

## Participation des AO pour des services spécifiques

- Junta :

- Services spéciaux (subventions à l'exploitation)
- Certaines lignes du réseau ferroviaire dans le cadre d'une convention de coopération avec la RENFE (4 lignes - 320 km de lignes sur un total de 1940 km soit 17% environ).

## Services déficitaires

- Lignes ferroviaires et routières à faible trafic

## Services rentables

## **Planification des investissements et services**

- ⇒ Plan estratégico ferroviario de Andalucía (PEFA)
- ⇒ Plan routier d'Andalucía : planifie les informations routières et en même temps plan d'aménagement du territoire

## **Cadre législatif**

- Loi autonome art 148-149 et 151

## **Forme de coopération**

- ⇒ Dans le cadre de la Convention de Coopération signée entre RENFE et Junta
- ⇒ Mais pas de représentant de la Junta au niveau des Directions Régionales de la RENFE
- ⇒ Pour le routier coopération Junta provincia

## **Processus de l'organisation et de la planification des transports**

- Etat : Plan de transporté ferroviario  
Plan général de Carreteras del Estado
- Junta : PEFA  
Plan général de Carreteras

## **Système d'intégration**

Projet de ligne grande vitesse : Séville->Madrid->Barcelone

## **Aménagement du Territoire et transport**

- Amélioration de la desserte ferroviaire interville
- Répondre aux besoins de la desserte des zones peu denses

# Le fonctionnement

## Nature du lien AO/Exploitant

Risques et périls pour l'exploitant routier

AO prend de plus en plus de pouvoir et de responsabilité dans l'exploitation des lignes routières

- plus stricte sur le choix des opérateurs
- concentration des opérateurs
- financement de certains déficits liés à des services spécifiques
- subventions pour achat du matériel roulant (35% du prix d'achat)
- prêts bonifiés aux opérateurs pour renouvellement de leur parc d'autocars et informatisation

Entre 1984 et 1988, la Junta de Andalucia a aidé à l'acquisition de 278 véhicules, soit près de 2% des autocars immatriculés dans la région.

## Opérateur

- RENFE
- Exploitants privés

## Responsabilité information et promotion

- RENFE : ferroviaire
- Junta : Routier

## Qui a la responsabilité des points d'arrêts

- Ferroviaire : RENFE et Junta (pour certains)
- Autocars : Junta et Exploitants

## Définition des services à assurer

- Ferroviaire : RENFE
- Autocars : Junta et Exploitants

## ANDALUCIA

4.2.1

Unité : MPis courantes

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	1990
<i>Dépenses de la Communauté autonome</i>											
Total					372.625	474.680	591.588	821.645	891.904	1.189.648	1.459.584
Total investiss.					40.350	78.720	105.821	115.466	158.255	214.268	282.624
Total transport											
Total invest. transp.					3.141	10.429	10.383	18.615	27.822	32.729	40.184
Routes total											
Routes invest.					3.088	10.094	10.106	16.991	24.709	32.729	40.184
Autres transp. total											
Autres transp. inv.					53	335	277	1.625	3.113		
<i>Investissements de l'Etat sur les infrastructures de transport</i>											
Routières	5.768	8.155	10.741	14.133	9.895	10.659	10.823	13.386	30.606	49.275	71.610
Ferroviaires	1.040	850	2.184	2.110	2.218	4.021	4.195	7.724	18.962	18.689	32.080
Aéroportuaires	221	459	732	710	581	733	1.607	1.698	2.790	8.325	13.072
Portuaires	4.820	4.433	4.147	4.976	4.230	2.975	3.728	3.475	4.054	6.068	7.464
<i>Autres investissements pour les infrastructures routières</i>											
Soc. conces. Etat	0	0	0	180	9	102	112	123	51	40	4
Soc. conces. CA	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Diputac. prov.	1.396	1.622	1.776	3.482	3.669	4.027	4.854	3.397	4.093	4.439	6.609

Source : MEH, MOPT et Junta de Andalucía

## Réseaux ferroviaires 1987

Unité : km

	1	2	3	4	5	6	7	8
Andalucía	1.940	905	59	359	456	0	0	96
Aragón	980	513	145	0	146	0	0	0
Asturias	210	210	141	0	0	465	0	0
Balears	0	0	0	0	0	29	0	27
Canarias	0	0	0	0	0	0	0	0
Cantabria	119	119	0	0	0	152	0	0
Castilla y León	2.611	1.032	595	0	404	300	0	91
Castilla-La Mancha	1.336	665	542	0	44	0	0	0
Catalunya	1.382	1.288	504	90	13	0	193	0
Euskadi/País Vasco	299	299	221	0	0	62	201	0
Extremadura	857	0	0	119	47	0	0	0
Galicia	961	280	0	0	0	153	0	0
Madrid	524	393	338	0	0	0	0	0
Murcia	270	0	0	54	0	20	0	0
Navarra	243	205	54	0	0	0	0	0
La Rioja	146	139	0	0	0	0	0	0
País Valencià	821	363	132	64	66	0	212	0
España	12.699	6.411	2.731	686	1.176	1.181	606	214

Source : MTTC, RENFE et Communautés autonomes

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Total lignes de la RENFE (écartement normal espagnol)</li> <li>2. électrifiées</li> <li>3. à double voie</li> <li>4. Lignes de la RENFE conventionnées avec des collectivités territoriales</li> <li>5. Lignes de la RENFE fermées au trafic voyageurs en 1985</li> <li>6. Lignes de la FEVE (écartement réduit)</li> <li>7. Lignes "autonomiques" (écartement réduit)</li> <li>8. Lignes privées</li> </ol> |
|--|

secteurs. Il paraît donc difficile que ces subventions puissent jouer un rôle de levier dans la prise de décisions pour le renouvellement des flottes<sup>61</sup>, bien qu'elles constituent un mécanisme d'accompagnement non négligeable dans une politique de soutien aux PME du secteur des transports.

Tableau 5.19. L'aide des Communautés autonomes à la rénovation du parc pour le transport routier

Communauté autonome	Année initiale	Autocars		Camion	Subvention
		Service public régulier	Autres services		
Andalucía	1984	Oui		Oui	1 à 6 points d'intérêt
Aragón	1987	Oui	Non	Oui	25 à 35% du prix d'achat
Asturias	1985	Non	Scolaires	Oui	3 à 3.25 points d'intérêt
Balears	1986	Oui		Oui	3 à 5 points d'intérêt
Canarias	Pas de subventions connues				
Cantabria	1983	Oui		Oui	3 à 6 points d'intérêt, maximum : 15% du prix d'achat
Castilla y León	1985	Oui	Oui	Non	régulier : 10 à 35% du prix d'achat; autres : 5 points d'intérêt
Castilla-La Mancha	1985	Oui		Non	15 à 35% du prix d'achat
Catalunya	1982	Oui	Non	Non	maximum fixe par véhicule
Euskadi	1983	Oui		Oui	4 points d'intérêt
Extremadura	1987	Oui	Non	Non	20 à 30% du prix d'achat
Galicia	1987	Oui		Oui	4 à 6 points d'intérêt leasing : 3.5 points
Madrid	Pas de subventions connues				
Murcia	1986	Oui	Non	Oui	critère inconnu
Navarra	1986	Oui		Oui	10 à 15% du prix d'achat
La Rioja	Pas d'information disponible				
País Valencià	1985	Oui	Non	Oui	voyageurs : jusqu'à 35% du prix d'achat ; marchandises : 4 à 8% du prix d'achat

Source : législation "autonomique", revues "ASINTRA" et "FENEBUS".

<sup>61</sup> Les subventions accordées par la Junta de Andalucía pendant la période 1984-88 ont supposé 9,3% des investissements réalisés dans les opérations qui les ont demandé.

## Réseau routier 1990

Unité : km

	1	2	3	4	5	6	7
Andalucía	2.649	94	9.871	0	10.949	23.563	177
Aragón	1.900	163	5.316	0	2.551	9.930	192
Asturias	606	19	4.186	0	0	4.811	60
Balears	0	0	1.360	0	758	2.118	32
Canarias	0	0	1.898	0	2.650	4.548	139
Cantabria	388	0	2.030	0	0	2.418	21
Castilla y León	4.089	198	11.542	0	14.948	30.777	206
Castilla-La Mancha	3.060	0	8.146	0	7.033	18.239	0
Catalunya	1.243	497	4.829	33	4.602	11.204	597
Euskadi/País Vasco	0	188	0	0	4.079	4.267	223
Extremadura	1.195	0	3.225	0	4.013	8.433	0
Galicia	1.503	117	4.883	0	9.023	15.526	117
Madrid	493	14	2.761	0	0	3.268	103
Murcia	372	0	2.983	0	0	3.355	12
Navarra	0	40	3.549	100	0	3.689	140
La Rioja	278	119	1.375	0	0	1.772	119
País Valencià	1.248	284	2.976	0	3.873	8.381	399
España	19.024	1.733	70.930	133	64.479	156.299	2.537

Source : MOPT

- |  |
|--|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Réseau d'intérêt général de l'Etat, sans voies à péage</li> <li>2. Voies à péage, sociétés concessionnaires de l'Etat</li> <li>3. Réseau "autonome", sans voies à péage</li> <li>4. Voies à péage, sociétés concessionnaires des CA</li> <li>5. Réseaux provinciaux ou insulaires</li> <li>6. Total réseau routier</li> <li>7. Total autoroutes (libres et à péage)</li> </ol> |
|--|

réseau<sup>33</sup>. Les lignes conventionnées représentent entre 5 et 20% du réseau RENFE restant ouvert au trafic dans chacune de ces Communautés (cf. graphique 5.9).

**Encadré 5.8. Les conventions entre la RENFE et les Communautés Autonomes pour l'exploitation de lignes déficitaires**

Communauté Autonome	Date signature	Période validité	Ligne	Km	Déficit exploit.*	Investissements	Observations
Andalucía	8-2-85		Utrera-La Roda	110		Junta : 100% (PEFA)	
			Bobadilla-Granada	123			
			Gibraleón-Ayamonte	49			Le 27-9-87 la Junta a dénoncé la convention pour cette ligne, ce qui a comporté la suspension des services.
			El Puerto Sta.María-Sanlúcar de Barrameda	37		PEFA	Cette ligne, fermée au trafic voyageurs en 1985, devrait faire l'objet d'un réaménagement complet, ce qui permettrait sa réouverture.
Catalunya	21-1-85	Annuel	Lleida-La Pobla de Segur	90	Generalitat : 50% Diputació : 50%	Generalitat : 50% Diputació : 50%	Renouvelée chaque année
Extremadura	24-4-85		Mérida-Llerena	106			
Andalucía Extremadura	24-4-85		Llerena-Villanueva del Río	90			
Murcia	25-1-85	1989-91	Lorca-Aguilas	54			
	20-12-88				CA : 100%	CA : 50% RENFE : 50%	La convention a été dénoncée par la CA, qui n'a pas versé les subventions pour les années 87 et 88.
País Valencià	28-1-85	1985-87	Xàtiva-Alcoi	64	RENFE : 100%	Generalitat : 100%	En 1988 la ligne a été réintégrée dans le compte général d'exploitation de la RENFE.

\* Le Ministère des Transports a contribué, moyennant une participation dégressive, à combler les déficits d'exploitation de ces lignes pendant les trois premières années : 1985 (74% des déficits), 1986 (28,4%) et 1987 (8%).

Source : RENFE, Servicio de Relaciones con las Comunidades Autónomas, et divers.

<sup>33</sup> A noter que deux lignes qui totalisent 585 km n'ont pas été conventionnées par la Junta de Castilla y León, et par conséquent fermées au trafic voyageurs.

## **ANNEXE XIII : LES PAYS-BAS**

### **I - L'ORGANISATION DES TRANSPORTS PUBLICS AUX PAYS-BAS**

Les Pays-Bas s'étendent sur une superficie de 34 000 km<sup>2</sup>, avec près de 15 millions d'habitants. Cet état monarchique s'organise territorialement en 12 provinces (cf carte 1) et 640 communes regroupées pour la majorité d'entre elles dans des organes de coopération intercommunale de type SIVU ou SIVOM.

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

Le royaume des Pays-Bas est le pays de l'Union européenne détenant la plus forte densité de population (439 hab./km<sup>2</sup>) et la plus forte proportion de population urbaine (près de 90%). Sa structure urbaine présente une armature forte composée de 2 agglomérations de plus de 1 million d'habitants et de 13 autres comprises entre 100 et 500 000 habitants.

#### **1.1 - L'Etat, rôle et évolution : un objectif national, faire passer la part des déplacements en TC de 33% actuellement à 65% en 2010**

L'organisation des transports publics de voyageurs aux Pays-Bas est encore largement dominée par la tutelle de l'Etat 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.

Pour autant, l'Etat comme les collectivités territoriales a pris conscience de la nécessité de renforcer l'offre de transports collectifs de voyageurs. L'évolution de la situation actuelle qui correspond à cette prise de conscience renvoie à trois périodes clés.

**\* A partir de 1988/89** avec la réalisation du quatrième "**Rapport officiel sur l'aménagement du territoire**" qui mettait en évidence les risques que l'engorgement croissant du Randstad faisait courir à la compétitivité du pays tout entier. A la suite de ce rapport, L'Etat a établi un programme pluri-annuel d'amélioration des infrastructures dans le pays et notamment le Randstad.

Afin de promouvoir les transports collectifs, le gouvernement néerlandais a réexaminé ses orientations budgétaires en matière de transport en réduisant les crédits alloués aux infrastructures routières et en affectant des ressources supplémentaires aux transports publics notamment ferroviaires.

En outre, le gouvernement a prévu une enveloppe conséquente pour le transport régional afin que les réseaux puissent se développer.

Ces dispositions financières se sont en effet accompagnées d'un mouvement de "décentralisation" vers les collectivités locales. Ce mouvement s'est d'abord traduit par la création d'un **Comité de concertation du Randstad** rassemblant l'Etat, les Provinces et les agglomérations appartenant à cette entité géographique qui n'a pas de fondement administratif. Ce comité, dont la vocation est d'organiser et planifier en commun les actions et financements relevant des transports, a été créé pour le Randstad car le rôle prépondérant de cette région dans le fonctionnement et le développement du pays avait été mis en évidence.

**A partir de 1994**, cette démarche a été étendue à tout le pays. Elle vise à une implication plus forte du niveau local dans l'organisation des transports.

C'est ainsi qu'a été défini le concept de "**Région des transports**" (Vervoerregio) correspondant aux regroupements de villes et de leurs bassins de déplacement dans le cadre de nouvelles entités chargées d'organiser des concertations entre les communes concernées, les provinces et l'Etat en matière d'organisation des transports. Cette notion de "région des transports" sert de base pour la mise en œuvre d'une participation financière de l'Etat (30% des opérations retenues) à un programme d'investissements proposé par la "région".

\* **A partir de 1993**, avec la mise en application progressive des dispositions concernant le transport ferroviaire conformément à la directive européenne 91-440. Ainsi, alors que la **société nationale (NS)** était sous contrôle financier de l'Etat, au 1er janvier 1996, elle est devenue une entreprise commerciale qui à partir de l'an 2000 ne devrait plus recevoir de subventions d'exploitation. Cependant, l'Etat garde toujours sous contrôle l'entretien et la modernisation des infrastructures et des gares.

## **1.2 - Les autres collectivités**

Des deux autres niveaux territoriaux administratifs des Pays-Bas, communes et provinces, seules les communes jouent un rôle dans l'organisation et le financement des transports collectifs.

En effet, actuellement, les Provinces néerlandaises n'ont pas de compétences particulières en matière de transports. Qui plus est, un projet de modification des institutions territoriales devrait amener leur disparition dans le cadre de la création de **Syndicats Régionaux** reprenant des compétences provinciales et communales.

En ce qui concerne les communes, deux cas de figure existent qui se différencient par le fait ou non de disposer d'un exploitant de transport municipal.

- **D'une part, les communes qui possèdent leur propre compagnie de transport.** Elles sont au nombre de neuf<sup>1</sup> regroupées au sein du B.O.V. (Beleidsorgaan Openbaar Vervoer) créée en 1975 en vue de promouvoir et de protéger les intérêts de ces municipalités. Etant donné la forte dépendance financière vis à vis du gouvernement qui prend en charge la totalité du déficit d'exploitation et des investissements d'infrastructure (mais pas le matériel), le B.O.V. a pour mission de débattre des conditions de financement des transports publics urbains. Il entretient aussi des relations avec les chemins de fer nationaux.

Le B.O.V. réunissant notamment les quatre agglomérations du Randstad, il représente un organe politique des transports en commun dont le poids dans les décisions d'organisation et de financement des transports est prépondérant.

- **D'autre part, les communes qui font appel à une compagnie régionale de transport.** Elles sont réunies au sein du B.O.S.

Le contrat type liant la commune et la compagnie de transport est rédigé par le B.O.S. en accord avec le groupement de ces compagnies. Ce modèle peut toutefois être modifié par les parties. Au début du contrat, les parties s'accordent sur un niveau de service et sur la contribution à payer par la commune. Le montant de cette contribution est directement lié au montant de la subvention d'Etat accordée à la commune et aux recettes de la vente des tickets. Le B.O.S. veille au respect des intérêts des communes qu'il représente auprès du gouvernement et des compagnies de transports. Il joue également le rôle de conseiller et d'informateur auprès des communes.

### **1.3 - Les exploitants**

#### **1.3 – 1. Les chemins de fer néerlandais (Nederlandse Spoorwegen -NS)**

L'entreprise des NS comme toutes les entreprises ferroviaires nationales européennes est en cours de réorganisation. Comme nous l'avons évoqué précédemment, elle est devenue au 1er janvier 1996 une entreprise privée en holding dont le capital est détenu à 100% par l'Etat. L'Etat dans le cadre de l'application de la directive européenne 91-440 va donc progressivement diminuer ses subventions d'exploitation pour les arrêter en l'an 2000 (5,2 milliards de francs ont été versés en 1995 pour l'exploitation et l'infrastructure) Par contre, l'Etat conserve le financement de l'entretien et de la modernisation des infrastructures et du matériel (programme Rail 21) assuré par trois filiales des NS.(NS Stations, NS Matériel et NS Infrastructures).

Les NS 1994 en quelques chiffres :

- lignes exploitées 2 757 km (dont 72% électrifiées)
- 27 000 employés
- 14,5 milliards de voyageurs x km (+42% entre 1989 et 1994)
- 2,8 milliards de tonnes x km (-9%)
- 6,5 milliards de francs de recettes de trafic
- 0,2 milliards de francs de bénéfice
- 5,2 milliards de francs d'aides de l'Etat

---

<sup>1</sup> Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht, Groningen, Nijmegen, Arnhem, Maastricht et Dordrecht

Toutefois, on peut signaler que les recettes de trafic ne couvrent que 30% des coûts totaux, l'Etat en couvrant également 30% par le biais de subventions et les activités financières ou des filiales le solde.

Les investissements actuels concernent le quadruplement d'un certain nombre de voies (à Rotterdam, Schipol, La Haye, Utrecht etc...) afin de faire sauter des goulots d'étranglements.

### **1.3 – 2. Les transports routiers interurbains**

Le transport routier interurbain aux Pays-Bas est sous la compétence administrative et financière du gouvernement. L'Etat possède en effet 15 compagnies régionales de transport de voyageurs. Ces compagnies se répartissent le territoire national en fonction du découpage des "Régions Transport" de 1994 qui ne correspond donc pas aux provinces administratives. Chacune d'elle exploite la quasi totalité du service des lignes régulières interurbaines, certaines lignes pouvant toutefois être exploitées par une autre entreprise, souvent de taille restreinte et privée, desservant un secteur géographique limité.

### **1.3 – 3. Le transport urbain**

Les réseaux de transport urbain sont exploités par deux types d'entreprises publiques.

- des entreprises municipales pour les neuf principales agglomérations néerlandaises. Ces entreprises gèrent des réseaux qui peuvent comporter comme à Amsterdam (GVBA) jusqu'à 4 systèmes différents (tramway, bus, métro, ferries). Si l'Etat demeure l'Autorité Organisatrice de fait, l'exploitant est chargé de la gestion quotidienne des services et finance les investissements en matériel sous la responsabilité de la municipalité.

- des entreprises d'Etat, les compagnies régionales de transport qui assument donc outre leur rôle de transporteur interurbain, le rôle de transporteur urbain dans plus de 40 autres villes ou agglomérations.

## II - 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 dégagant 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, celle de la Hollande septentrionale, celle de la Hollande méridionale et celle d'Utrecht, le Randstad comprend 40% de la population du pays sur 20% du territoire (840 habitants/km<sup>2</sup> densité comparable à l'Ile-de-France). Il regroupe les quatre principales agglomérations du pays (cf carte 2) :

- Rotterdam
- La Haye
- Utrecht
- Amsterdam

Ces quatre agglomérations forment aujourd'hui une conurbation (anneau urbain) avec en son centre une zone appelée le " cœur vert " zone moins dense mais où la pression urbaine et surtout péri-urbaine tend à se renforcer. .

Cette configuration urbaine de la région a entraîné une situation spécifique en termes de transport puisque **le transport collectif de voyageurs dans le Randstad s'apparente en grande partie au transport urbain et suburbain** d'une métropole à ceci près que la périphérie est plus urbaine que le centre

La disposition des villes se traduit par des flux interurbains très intenses, notamment dans le centre de l'anneau, dont une faible partie est absorbée par les transports en commun. En outre, la présence de deux infrastructures importantes d'envergure européenne, l'aéroport de Schiphol et le port de Rotterdam, occasionnent un trafic de transit s'ajoutant au trafic local qui amène les voies routières au bord de la saturation permanente.

Cette situation particulière et l'évolution de cet espace ont ainsi amené l'Etat et les collectivités concernées à réfléchir à un nouveau dispositif d'organisation et de planification de l'aménagement du territoire et des transports qui a servi de base aux principes de **décentralisation et de modifications des compétences sur tout le territoire.**

Le Randstad s'est organisé en région avant 1994, la coopération entre les différents niveaux administratifs et politiques remontant à 1984 avec le (premier) Comité de Consultation du Randstad pour les affaires économiques. En 1985 c'est l'urbanisme qui fait l'objet d'un comité. En 1987, est créé un comité pour l'environnement, et en 1991 un comité pour le trafic et les transports voit le jour.

Ces comités ont été réunis dans un organe commun en 1991 (Holland and Utrecht Randstad Region) chaque entité présente dans cette structure gardant ses compétences. L'objectif était de coordonner toutes les actions pouvant être entreprises dans le Randstad dans les différents domaines constitués en comités. Cette structure n'est donc pas un niveau politico-administratif supplémentaire venant se substituer aux communes et aux provinces.

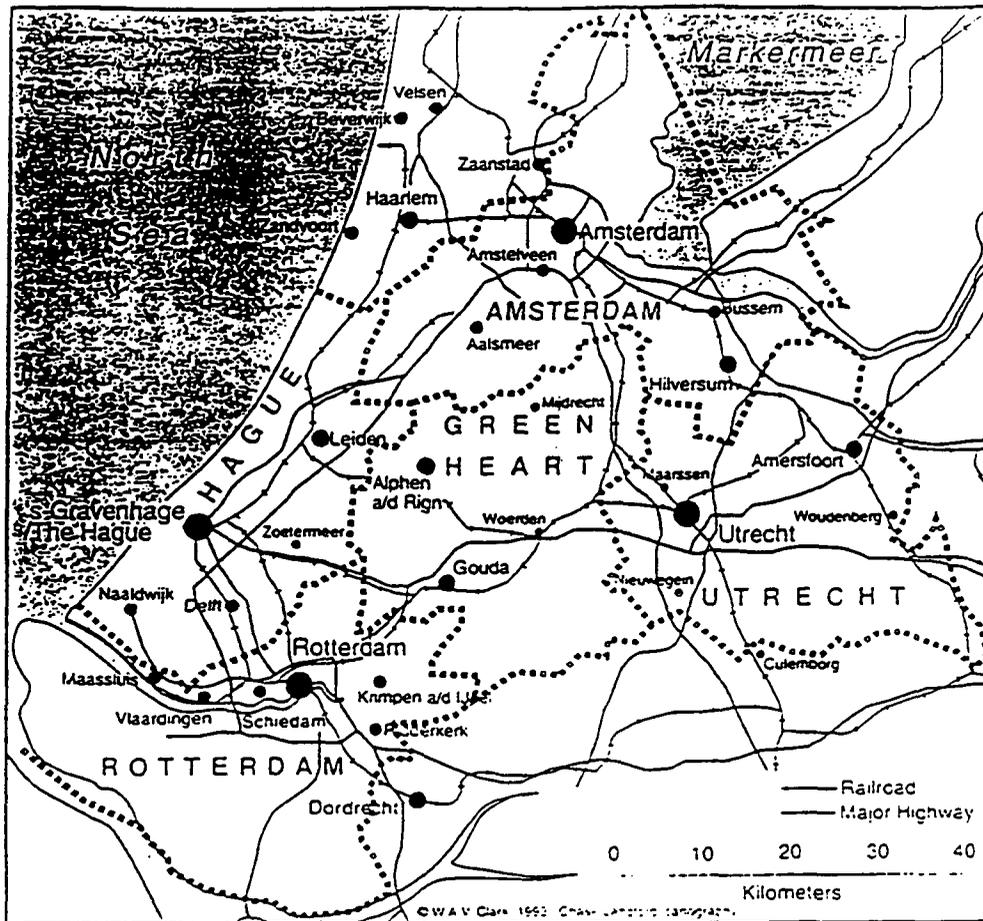
C'est dans ce cadre que sont discutés les projets de transports publics qui ont une incidence sur l'aire régionale, ces projets étant soumis ensuite à l'Etat.

Parmi tous les projets d'amélioration de l'offre de transports collectifs, celui qui retient le plus l'attention est celui du **Randstad Rail**. C'est le projet d'une ligne de ceinture entre Rotterdam, La Haye et à terme Amsterdam connectée aux réseaux urbains (type RER). Ses **caractéristiques premières sont :**

- Plus d'arrêts que ceux offerts par le train, mais moins qu'un tram ou un bus,
- Une exploitation sur voie réservée assurant vitesse, fiabilité et régularité,
- Le confort grâce à de nombreuses places assises,
- Un réseau qui présente de nombreuses correspondances, lesquelles pourront se faire dans des gares et des complexes d'échanges bien équipés.

# LE RANDSTAD

CARTE 2



Percentage of work trips from origin by time

Minutes	Amsterdam	The Hague	Utrecht	Rotterdam	Green Heart
<b>1980</b>					
< 10	12.0	15.7	15.9	9.4	17.6
10 < 20	31.6	37.3	39.2	36.9	31.9
20 < 30	18.8	19.2	15.2	19.4	13.1
30 < 40	16.8	16.7	15.4	18.6	14.0
40 < 50	11.8	4.6	4.7	7.5	7.1
50 +	9.2	6.6	9.6	8.0	16.3
<b>1990</b>					
< 10	11.9	16.5	8.4	10.8	16.9
10 < 20	34.3	37.9	35.6	32.0	33.3
20 < 30	19.6	18.5	18.9	21.3	15.3
30 < 40	15.5	13.2	15.5	15.4	14.2
40 < 50	8.0	4.8	8.4	10.3	8.9
50 +	10.7	8.9	13.2	10.1	11.4

Source: OVG (1980 and 1990)

Percentage of all work trips by origin in the Randstad

Origin	Destination				
	Amsterdam	The Hague	Utrecht	Rotterdam	Green Heart
<b>1980</b>					
Amsterdam	88.7	1.4	3.2	0.9	0.5
The Hague	2.5	91.0	0.3	2.9	0.9
Utrecht	7.4	2.0	84.3	0.3	1.1
Rotterdam	1.2	4.0	3.0	91.3	0.4
Green Heart	8.4	15.9	6.7	10.2	55.0
<b>1990</b>					
Amsterdam	89.6	1.6	2.7	—	0.4
The Hague	3.5	86.8	1.2	5.1	1.3
Utrecht	12.2	0.7	77.0	0.6	2.1
Rotterdam	0.7	7.9	0.9	83.2	2.6
Green Heart	11.1	1.0	1.1	7.7	60.3

Source: OVG (1980 and 1990)

Percentage of work trips by region of residence and mode

Mode	Amsterdam	The Hague	Utrecht	Rotterdam	Green Heart
<b>1980</b>					
Car	52.9	50.4	53.9	51.8	54.8
Public	17.4	10.5	11.6	16.3	12.2
Bicycle	20.8	27.4	27.4	20.4	22.3
Walk	6.7	7.7	4.9	6.8	4.7
Home	—	—	—	—	—
Other	2.2	3.9	2.2	4.8	6.0
<b>1990</b>					
Car	51.8	51.0	49.3	55.6	62.9
Public	14.6	10.8	18.2	14.0	7.4
Bicycle	27.4	30.2	29.0	23.0	22.6
Walk	3.9	6.1	2.0	4.8	2.3
Home	—	—	—	—	—
Other	2.2	2.0	1.6	2.7	2.7

Source: OVG (1980 and 1990)

Automobiles in the Randstad

Region	Percentage increase in cars, 1980-90	Cars per person	
		1980	1990
Utrecht	55.6	0.32	0.38
Rotterdam	17.4	0.30	0.34
The Hague	10.4	0.32	0.37
Amsterdam	16.5	0.33	0.36
Green Heart	4.0	0.33	0.35

Notes: The data in this table are based on an aggregation of Corop areas which differs slightly from the municipal-based regionalisation used in the other tables; it is however, broadly comparable. Data on households with 2+ cars are not available.

# LES PAYS-BAS

1 - Les Pays-Bas : limites administratives des provinces



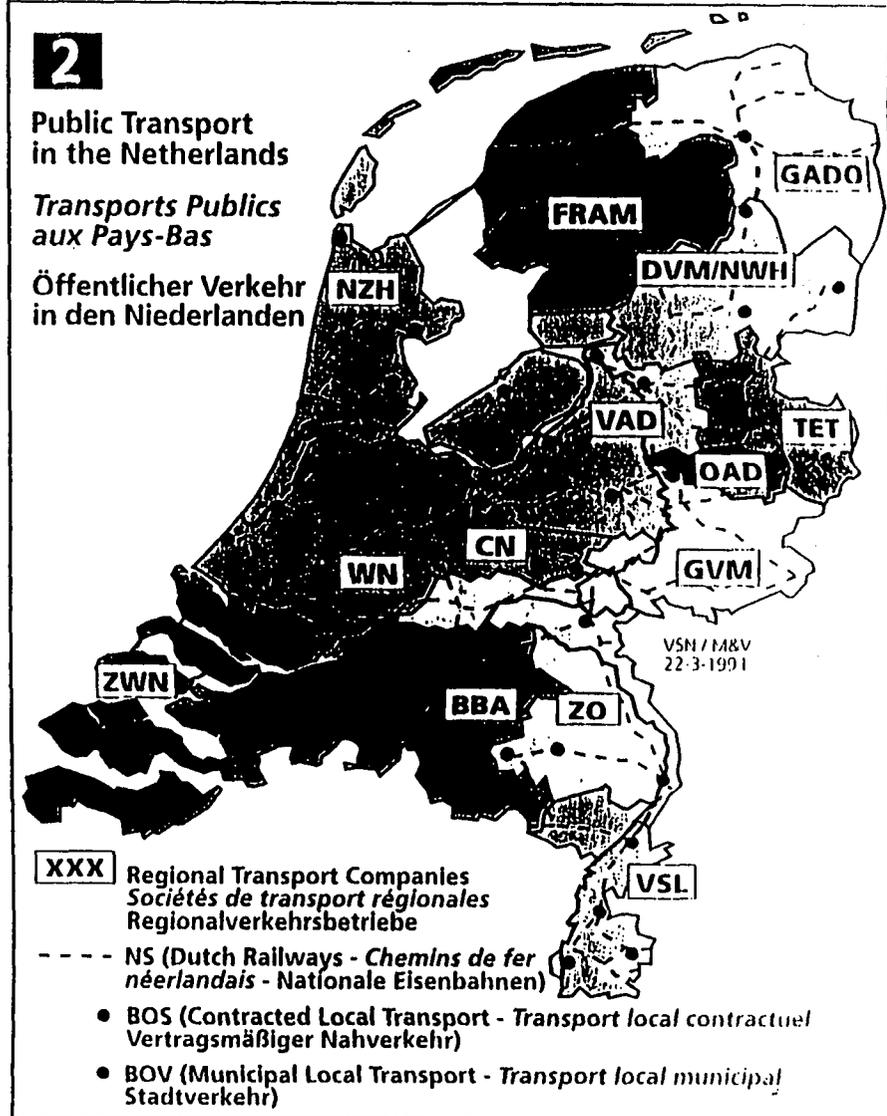
Source : La Documentation française, 1994.

## 2

Public Transport in the Netherlands

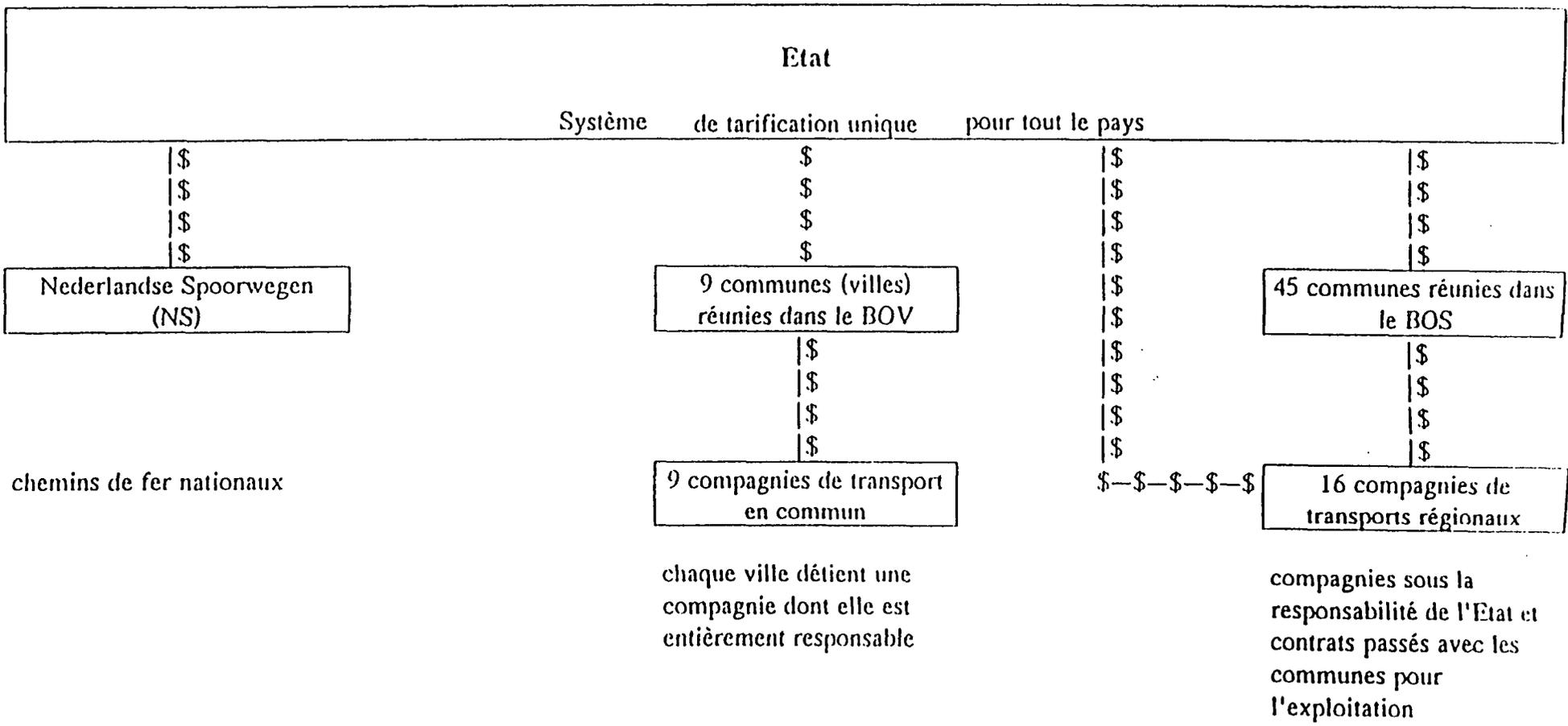
Transports Publics aux Pays-Bas

Öffentlicher Verkehr in den Niederlanden



Source : Public Transport International/Mars 1994

Pays-Bas



— : relation administrative  
 \$ : relation financière (subventions)

## DOCUMENTATION :

- Conseil des communes et régions d'Europe (Commission transports), Les compétences des collectivités locales et régionales en matière de transports publics dans la communauté européenne, Novembre 1993.
- R.Marche, C.Reynaud, Politique et processus de décision en matière d'infrastructures de transport dans quelques pays européens, INRETS, Juillet 1990.
- William A. V. Clark, Marianne Kuijpers-Linde, Commuting in Restructuring Urban Regions, Urban Studies, Vol.31, N°3, 1994.
- Priemus Hugo, Viner Johan, Infrastructure policy in the Randstad Holland struggle between accessibility and sustainability, Political Géography, Vol.14, Mai 1995.
- Boyer J.C, Randstad Holland : La bataille pour l'accessibilité, Transports, N°340, Mars-Avril 1990.
- Broers J.H., Pays-Bas, Transports urbains et régionaux, Le Rail, N°22, Sept. 1990.
- Kaper G.A., Bruins B.J., L'influence de la circulation et des transports à la Haye, Transport Public International, Février 1994.
- John F. Tjon a Ten, Amsterdam : la ville et la société de transports municipaux, Transport Public International, Avril 1994.

# ANNEXE XIV : Les guides d'entretien

## AUTORITES ORGANISATRICES

### I/ L'ORGANISATION DES TRANSPORTS RÉGIONAUX DE VOYAGEURS

1 - Définition du transport régional de voyageur ?

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

3 - Autorités responsables de l'organisation des transports

3a - Rôle ou l'implication de l'Etat central au niveau?

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

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

. de la réglementation du transport par autocar

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

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

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

. de la réglementation du transport par autocar

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

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

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

. de la réglementation du transport par autocar

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

5 - Date d'acquisition de cette responsabilité ?

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

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

. Mode de consultation des autorités locales

. Base de prise des décisions

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

. Exercices de modélisation

. Etudes de rentabilité

- 9 - Logique sous-tendant l'organisation des transports
- 10 - Déréglementation des transports et conséquences pour le transport régional de voyageurs
- 11 - Prise en compte de la problématique de l'aménagement et de développement du territoire dans la politique régionale des transports de voyageurs
- 12 - Intégration entre les transports locaux, régionaux, nationaux et internationaux.

## II/ LE FINANCEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

- 13 - Financement des infrastructures de transport régional
- 14 - Comment le sont-elles et à quelle hauteur ?
- 15 - Financement des déficits d'exploitation ?
- 16 - Participation des autorités organisatrices au financement de services spécifiques
- 17 - Rentabilité des services
- 18 - Planification à moyen ou à long terme des investissements et des services (études de marché, calcul économique de rentabilité)
- 19 - Evolution prévisibles en matière de financement

## III/ LE FONCTIONNEMENT DES SYSTEMES DE TRANSPORT REGIONAL

- 20 - Liens entre les autorités organisatrices et opérateurs de transports régionaux
- 21 - Opérateurs ferroviaires et routiers
- 22 - Responsabilité de l'information et de la promotion
  - . Pour le transport ferroviaire
  - . Pour le transport par autocar
- 23 - Responsabilité de l'aménagement et de l'équipement des points d'arrêts
  - . Pour le transport ferroviaire
- 24 - Responsabilité de l'exploitation des services
  - . Pour le transport ferroviaire
  - . Pour le transport par autocar
- 25 - Gestion de la concurrence entre opérateurs
  - . Pour le transport ferroviaire
  - . Pour le transport par autocar

## **OPERATEURS**

- 1 - Nature juridique
- 3 - Domaines d'activités
- 4 - Type de contrat avec l'autorité organisatrice
- 5 - Procédure de passation du contrat
- 6 - Compte d'exploitation par type de service
- 7 - Prise en compte des investissements
- 8 - Importance de la sous-traitance
- 9 - Coordination avec d'autres opérateurs

# TABLE DES MATIÈRES

## PREMIÈRE PARTIE : 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
DEUXIÈME PARTIE : 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 (ROYAUME-UNI).....	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
<b>ANNEXE VII : le Bade-Wurtemberg (ALLEMAGNE) .....</b>	<b>90</b>
• 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
<b>ANNEXE VIII : la Basse-Autriche (AUTRICHE) .....</b>	<b>103</b>
• 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
<b>ANNEXE IX : le canton de Zürich (SUISSE) .....</b>	<b>116</b>
• 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
• Documents disponibles .....	129
• Informations tarifaires et plans .....	130
<b>ANNEXE X : la communauté de Catalogne (ESPAGNE) .....</b>	<b>135</b>
• 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 complémentaire .....	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
<b>ANNEXE XI : la communauté de Valencia (ESPAGNE) .....</b>	<b>150</b>
• 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 transports régionaux de voyageurs .....	156
III/ le fonctionnement des transports régionaux de voyageurs .....	157
<b>ANNEXE XII : l'Andalousie et divers ESPAGNE .....</b>	<b>158</b>
• L'Andalousie .....	159
• Tableau des réseaux ferroviaires et routiers .....	163
• Lignes RENFE conventionnées avec les régions .....	164

<b>ANNEXE XIII : les PAYS-BAS.....</b>	<b>168</b>
• L'organisation, la planification et le financement des transports collectifs de voyageurs .....	168
I/ l'organisation des transports publics aux Pays-Bas .....	168
II/ le Randstad.....	172
• Carte et données sur le Randstad .....	174
• Carte et présentation des Pays-Bas .....	175
• Documentation .....	177
 <b>ANNEXE XIV : Guides d'entretiens.....</b>	 <b>178</b>
• Autorités organisatrices .....	178
• Opérateurs.....	180

