



Numéro 46 – Janvier 2018

Bulletin de l'Observatoire des Politiques et Stratégies de Transport en Europe

La soutenabilité financière des transports collectifs de voyageurs

Éditorial

Cette livraison du bulletin de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe (OPSTE) est consacrée au financement des transports collectifs de voyageurs, et précisément à sa « soutenabilité ». Sa préparation a bénéficié de la participation de Pierre Brender, chef du bureau de l'analyse économique des transports au ministère de la Transition écologique et solidaire.

Les transports collectifs de voyageurs constituent un maillon important et sensible des systèmes de mobilité en Europe. Ils sont indispensables et, quelle que soit la couleur politique des autorités locales et nationales, ils sont plus ou moins fortement subventionnés. L'ensemble des activités et des individus en sont donc directement ou indirectement bénéficiaires, y compris les automobilistes qui ne les utilisent pas. Les soucis d'environnement (pollutions locales et émissions de gaz à effet de serre) sont une motivation supplémentaire du soutien aux transports collectifs, réputés plus efficaces sous l'angle environnemental.

Pour autant, les mêmes interrogations émergent à l'échelle internationale sur l'opportunité et la possibilité de prolonger les pratiques en cours. Les coûts de production tendent à augmenter, du fait de l'amélioration et de l'extension de l'offre mais aussi d'une productivité insuffisante voire déclinante, bien plus vite que les recettes commerciales. On estime ainsi qu'en France (selon une étude de l'UTP : Union des transports publics et ferroviaires) le taux de couverture des coûts des transports publics par les recettes commerciales est tombé de 67 % en 1976 à 32 % en 2014. Le déficit se creuse et appelle un surcroît de subvention.

Partout on cherche à améliorer la productivité, par recours au progrès technique et à de nouvelles méthodes de gestion. La délégation de services de transports urbains ou régionaux à des entreprises par le biais d'appels d'offres peut-elle inciter à l'innovation, par la concurrence pour le marché ? Pour les chemins de fer régionaux, cette ouverture devrait se généraliser dans les années à venir, conformément au « quatrième paquet » ferroviaire communautaire. Du côté des recettes et en tenant compte des implications sociales et politiques d'une telle décision, faut-il augmenter la part à la charge des usagers ? Rechercher de nouvelles ressources fiscales ? Les solutions adoptées ici et là en Europe donnent une idée des marges de manœuvre pour les décisions à venir, mais aucune ne semble avoir résolu les problèmes de façon définitive ni être simplement transposable dans un autre contexte...

Michel Savy

*Professeur émérite à l'université de Paris Est (École d'Urbanisme de Paris, Ecole des Ponts-ParisTech)
Directeur de l'OPSTE*

SOMMAIRE

Editorial. 1

La soutenabilité financière des transports collectifs de voyageurs 2 à 6



● Espagne

La question du financement des transports collectifs est posée partout en **Espagne** mais, s'agissant d'une compétence décentralisée, elle reçoit une réponse différente d'une autonomie régionale à une autre. C'est ainsi que le parlement de Catalogne a été le premier à voter en 2014 une loi sur le financement des transports collectifs régionaux.

La première difficulté à surmonter pour analyser la question est la faible disponibilité de **données**. Ainsi, le ministère des Transports ne couvre-t-il que les six premières agglomérations du pays, et les informations concernant les divers opérateurs sont agrégées pour préserver leur confidentialité. C'est une équipe universitaire de l'Université Juan Carlos de Madrid qui publie des statistiques sur 55 réseaux de bus, quand les données sont accessibles, tandis que le ministère de l'Environnement publie depuis 2004 un rapport de l'Observatoire de la mobilité métropolitaine.

Les **acteurs** impliqués sont multiples, avec des logiques et des intérêts différents voire divergents. De manière générale, la loi impose à toutes les villes de plus de 50 000 habitants d'organiser des transports collectifs urbains. Les **autorités publiques** sont présentes dans leur organisation à plusieurs niveaux institutionnels : État, communautés autonomes et autorités locales interviennent simultanément dans les grandes agglomérations. La notion d'autorité organisatrice des transports (AOT) existe, mais l'initiative appartient à la communauté autonome, présente dans l'établissement public gestionnaire des transports métropolitains (consortium) aux côtés des municipalités. C'est le cas à Madrid, Barcelone, en Andalousie, au Pays basque, etc., avec des dispositions locales propres. À Barcelone, l'État (AGE : administration générale de l'État) est membre observateur et partiellement financeur du dispositif.

Les **opérateurs** sont divers, tant sous l'angle de leur spécialisation technique que de leur statut. On compte des **entreprises publiques** municipales ou régionales pour l'exploitation de bus et de métros (les deux modes étant, selon les cas, réunis dans une même entité ou séparés), une entreprise publique ferroviaire nationale (l'opérateur historique RENFE) pour le réseau à écartement ibérique et des entreprises publiques ferroviaires régionales exploitant des réseaux à voie étroite. On rencontre plus fréquemment les **entreprises privées** pour la gestion des concessions de service public dans les villes moyennes et petites. Elles appartiennent à des groupes présents dans plusieurs villes et également actifs en transport interurbain. Les montages financiers varient également d'une ville à l'autre, associant financement public, fonds d'investissement, sociétés gestionnaires d'infrastructures, etc.

Selon une enquête couvrant douze grandes agglomérations, la **fréquentation** des transports collectifs urbains a diminué ces dernières années du fait de la crise économique, y compris dans les villes où l'offre de transport a été renforcée. L'équilibrage économique de l'exploitation n'en est que plus difficile et la dette de plusieurs réseaux augmente. Le **taux de couverture des coûts** par les recettes commerciales varie sensiblement d'une ville à l'autre, dans une fourchette allant, pour le même échantillon, de 27 % à 72 % (avec une moyenne ayant évolué de 43 % à 53 % entre 2008 et 2015).

Le financement est assuré, outre les recettes commerciales, par des subventions de l'État, de la communauté autonome, des communes. Ces dernières peuvent percevoir notamment une taxe immobilière affectée au transport, mais pourraient chercher d'autres bases d'imposition telles que l'usage de véhicules automobiles polluant et les grandes surfaces commerciales, etc. Des démarches comparables à la loi catalane s'observent ailleurs, dans la région de Madrid notamment. Le transport public a en effet besoin de financements pluriannuels stabilisés, y compris pour investir dans des moyens nouveaux et adapter son offre de service à l'évolution des besoins.

● France

L'organisation des transports collectifs en **France** est entrée dans une phase de mutation. D'une part, plusieurs lois de **réorganisation institutionnelle** ont changé la répartition des compétences en matière de transport collectif entre les divers niveaux territoriaux. D'autre part, comme dans **l'Union européenne** tout entière, le marché du transport régional de voyageurs est promis à l'ouverture à la **concurrence**.

La loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles de 2014, dite « loi MAPTAM », et la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République de 2015, dite « loi NOTRe », redistribuent les responsabilités de l'organisation de l'offre de transport public collectif autour de deux pôles qui ont élargi leurs périmètres géographiques et d'action : les **régions** (qui reçoivent les anciennes prérogatives des départements en la matière) et les **intercommunalités** (renforcées par transfert de compétence des communes, par exemple les pouvoirs de police en matière de circulation et de stationnement). La région d'Île de France demeure un cas à part, plus intégré.

Le choix existe entre deux modes de gestion : la **gestion dédiée** (où l'exploitation du système est assurée par une structure dépendant directement de l'autorité organisatrice) et la **gestion déléguée** (où l'autorité organisatrice confie l'exploitation du système de transport à une entreprise, après appel d'offres). L'intégralité des transports ferroviaires et la grande majorité des transports



routiers sont confiés à des entreprises en gestion déléguée. On constate qu'à chaque renouvellement de délégation, un quart des délégataires ne sont pas reconduits d'une convention à la suivante.

À la responsabilité traditionnelle des **régions** dans l'offre de transport ferroviaire (trains express régionaux : TER), s'est ajouté le transport interurbain routier par car et le transport scolaire non-urbain jusque-là aux mains des départements. Hors des agglomérations, les régions ont ainsi la compétence d'une planification multimodale des transports, une des composantes des Schémas régionaux d'aménagement de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

Du côté des **communes** et de leurs **regroupements**, la loi NOTRe conduit à élargir les EPCI (Établissements publics de coopération intercommunale) et à renforcer la mutualisation des services qu'ils délivrent, ainsi que leur fiscalité. Ces établissements peuvent se constituer en AOMD (Autorités organisatrices de mobilité durable) compétentes, outre les transports collectifs urbains, en matière d'auto-partage, de covoiturage, de modes actifs (dont les services de location de vélo), d'organisation de services de livraison de marchandises en ville et de logistique urbaine afin de limiter la congestion et la pollution.

La région-capitale est dotée d'un statut particulier. Les transports sont de la compétence d'une autorité organisatrice unique, désormais intitulée **Île de France Mobilités**. Des représentants des divers niveaux institutionnels concernés (communes parmi lesquelles la ville de Paris, départements et région) forment l'essentiel de son conseil d'administration. Île de France Mobilités contractualise avec deux groupes majeurs, la SNCF (opérateur ferroviaire national historique) et la RATP (entreprise publique nationale, opérateur de transports publics franciliens), ainsi qu'avec de multiples entreprises de transport routier de voyageurs regroupées au sein de la structure « Optile ». Les orientations de long terme, notamment en matière d'équipement, sont fixées dans le PDUIF (Plan de déplacement de l'Île de France). Une décision importante a été, en 2016, l'extension à toute la région de l'abonnement aux transports publics pour un tarif unique (le « dézouage du **Pass Navigo** ») avec un coût dont la couverture passe par une hausse de la fiscalité générale.

Un projet véritablement stratégique est la réalisation du **Grand Paris Express**. Créée à l'initiative de l'État, la Société du Grand Paris a pour mission de piloter une extension considérable du système de transport parisien avec la construction de quatre nouvelles lignes de métro automatique et l'allongement de deux lignes existantes, pour un total de 200 km de tracé (majoritairement en souterrain) et de 68 nouvelles gares, et avec d'importantes opérations d'aménagement autour des celles-ci. Le budget initial était de 22 milliards en 2010 et sera probablement, in fine, sensiblement supérieur. Les mises en service devraient intervenir à partir de 2023, notamment pour contribuer à l'organisation des Jeux olympiques.

Selon le GART (Groupement des autorités responsables de transport), les collectivités locales consacrent chaque année près de **28 milliards d'euros** au financement des réseaux de transports publics, soit 11 milliards pour les transports franciliens, 8 pour les transports organisés par les AOMD et 9 pour les transports régionaux (5 pour l'offre ferroviaire et 4 pour l'offre routière). Quatre sources de financement sont mobilisées pour les transports urbains : le VT (Versement transport, taxe affectée payée par les entreprises de plus de 11 salariés) pour 48 % du total, le budget des collectivités pour 30 %, les recettes commerciales pour 20 % et enfin l'État à hauteur de 2 % pour le financement des investissements.

Globalement, on constate une augmentation des coûts avec l'extension des services et, pour le chemin de fer, avec l'« inflation ferroviaire » propre à la SNCF, face à une moindre augmentation des recettes commerciales. La compensation de ce déséquilibre par l'impôt est, compte tenu des autres obligations des collectivités, de plus en plus difficile. Une des mutations à attendre est l'ouverture des transports régionaux ferrés à la concurrence, selon le calendrier du « quatrième paquet ferroviaire » communautaire, à partir de 2019 pour les premiers appels d'offres.

L'industrie française des opérateurs de transport public de voyageurs est très puissante, avec deux groupes présents en France mais aussi à l'échelle internationale. **Kéolis** est une filiale de la SNCF (pour 70 % du capital) et de la Caisse de dépôt et de placement du Québec (pour 30 %). Son chiffre d'affaires est de 5,1 milliards d'euros pour 2016, pour une présence en Allemagne, Australie, Belgique, Canada, Chine, Danemark, Émirats Arabes Unis, États-Unis, France, Inde, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni et Suède avec 58 300 salariés (dont 23 300 à l'étranger). **Transdev** est une filiale de la Caisse des dépôts et consignations et a absorbé le groupe Véolia en 2011. Son chiffre d'affaires est de 6,7 milliards d'euros, pour une présence dans 19 pays avec 83 000 salariés.

Le système français de transport public de voyageurs montre ainsi une situation contrastée, quand on rapproche la force et la rentabilité de ses grandes entreprises à l'échelle internationale et la précarité de son financement à l'échelle locale et régionale.

● Grèce

L'organisation des transports collectifs en **Grèce** montre une grande diversité.

Le **transport interurbain par autocar** est assuré par de multiples entreprises, regroupées en 51 caisses communes de coopération (KTEL).



La **desserte maritime des îles** est assurée par des armateurs privés. 75 navires réalisent 200 services par jour, dans le cadre de conventions de service public attribuées par le Conseil supérieur des services côtiers au terme d'appels d'offres auprès des armateurs.

Le **transport ferroviaire interurbain de voyageurs** est assuré par l'opérateur historique Trainose, en situation de monopole. Sa situation financière a été assainie après 2010, au prix de l'abandon de la desserte de tout le Péloponnèse. La seule ligne qui subsiste relie Athènes et Thessalonique, en cours de modernisation. Le trafic est en augmentation du fait d'une meilleure qualité de service et d'une tarification modulée.

Les transports collectifs dans les deux plus grandes agglomérations, Athènes et Salonique, constituent des cas spécifiques.

À **Athènes**, où réside 40 % de la population du pays, l'autorité organisatrice est l'Organisme des Transports Urbains d'Athènes (OASA), sous la tutelle du ministère des Transports. Trois opérateurs distincts sont respectivement en charge des autobus et trolleys (OSY), des tramways et des trois lignes du métro (Stasy) et du chemin de fer régional (Proasteiakos). On compte quelque 6 millions de déplacements par jour dans la région de la capitale, l'Attique, dont 43 % en voiture particulière, 3 % en taxi, 42 % en transports collectifs et 12 % en modes non motorisés (sans que l'on sache la part du vélo dans ce nombre).

L'OSY exploite 315 lignes de bus avec une flotte de 1 800 véhicules, souvent le long de couloirs réservés. Le réseau de trolleybus est le plus grand d'Europe occidentale (avec 275 véhicules répartis sur 22 lignes). Le métro compte trois lignes, une historique et deux modernes. Les coûts d'exploitation sont couverts aux deux tiers par les recettes commerciales et pour un tiers par des subventions. Le prix unitaire du ticket est récemment passé de 1 € à 1,4 €. Les subventions proviennent de l'État et non des collectivités locales et se montent, pour le métro, les trolleys et les bus, à 84 millions d'euros par an. Il y a même des subventions croisées entre Stasy, excédentaire du fait du métro, et l'OSY.

Comme toute autre activité, les transports collectifs ont été touchés par la crise économique dans le pays. Conformément au memorandum conclu avec la « troïka », l'État grec a repris l'intégralité de la dette des entreprises publiques de transport envers les banques et les autres institutions publiques. Ayant ainsi assaini la situation, un montant de 160 millions d'euros a été fixé pour les investissements, mais ces nouveaux crédits ne bénéficieront pas de la garantie de l'État. Un des effets de la baisse du niveau de vie a été un réel report modal : pendant cinq ans les transports collectifs ont repris une part des déplacements automobiles. Mais la hausse brutale du tarif a entraîné une chute de la fréquentation (ou du moins de la fréquentation payante, la fraude augmentant d'un volume équivalent) et les recettes ont chuté. Il a fallu augmenter les subventions. Aujourd'hui la

mise en place d'un ticket électronique vise à la fois à mieux connaître et contrôler les mouvements, à diversifier la politique tarifaire et à freiner la fraude.

La situation est comparable à **Thessalonique**, mais plus simple. La ville est aujourd'hui desservie par un opérateur de bus unique tandis qu'un métro est en construction.

● Italie

Les mécanismes de financement des transports publics sont, en **Italie** comme dans les autres pays, nombreux et complexes. Les études internationales (telles que celles du Victoria Transport Institute) détaillent les principales sources de financement, avec leurs avantages et inconvénients. Il apparaît qu'il n'y a pas de solution parfaite, et que toute politique de financement des transports collectifs doit reposer sur **un dosage de solutions diverses**. Leur liste comprend les tarifs des voyageurs, la fixation des remises pour abonnements, les taxes sur la propriété, les ventes, le carburant, les équipements, les salariés de la zone desservie, le péage urbain, les taxes sur les véhicules-kilomètres, le stationnement et les installations de stationnement, les valeurs foncières, les gares, la publicité, etc.

Selon l'UITP (l'Union internationale des transports publics), certaines **taxes** portent sur les bénéficiaires directs (usagers) ou indirects des transports (employeurs, commerces, propriétaires immobiliers), d'autres sur les **pollueurs** qui sont ainsi amenés à financer les transports alternatifs (taxes sur la pollution, la congestion par le péage, le stationnement, le carburant). Le **financement** des investissements dans les transports publics passe par des accords de long terme entre entités publiques et financeurs privés répartissant les risques et les bénéfices attendus entre les divers partenaires. Toute une ingénierie financière s'est développée à cet effet. En suivant l'exemple des opérateurs téléphoniques, il convient aussi d'établir une stratégie de **recettes** combinant une tarification modulée selon les heures de la journée et la qualité de service et mobilisant les multiples innovations techniques permettant une tarification différenciée et une répartition précise des recettes entre les divers intervenants. Les divers pays réagissent différemment face à ces interrogations. La France se distingue par le rôle clef du VT (versement transport), le Royaume Uni par une pratique ancienne des PPP (partenariat public-privé) et de la captation de la rente foncière, l'Espagne par le niveau ambitieux de ses investissements, la Norvège par le recours au péage urbain, etc.

Le **secteur du transport public** italien est très fragmenté, avec un millier d'opérateurs parmi lesquels environ 160 de statut semi-public. On compte chaque année 5,3 milliards de voyageurs (plus de 14 millions par jour) pour un chiffre d'affaires de 9 milliards d'euros, avec 110 000 employés utilisant 50 000 véhicules. Le cadre législatif est défini par



une loi de 1981, qui a subi au fil des ans plusieurs modifications. Sur le long terme, on constate une dégradation structurelle du taux de couverture des coûts par les recettes commerciales. Entre 1960 et 1980, celui-ci est passé de 80 % à 20 %, du fait d'une stagnation des tarifs face à une augmentation des coûts. On observe aussi les faibles gains de productivité accomplis par les opérateurs et les créations d'emplois clientélistes.

Un **fond national des transports** devait répartir les fonds sur la base de « coûts standards », mais ceux-ci étaient les coûts existants et n'ont pas eu d'effet incitatif aux gains de productivité. Ce fond devait en outre distinguer les dépenses d'investissement et les dépenses d'exploitation, mais l'essentiel est allé à l'exploitation.

La loi Burlando de 1997 a **décentralisé** la responsabilité des transports au niveau des régions, des provinces et des villes. Elle a aussi introduit la nécessité d'une programmation territoriale (plan de transport) et d'une définition des services minimaux. On observe alors une amélioration de l'efficacité des services. Les fonds sont affectés au terme d'appels d'offres sur la base d'un cahier des charges et un grand nombre d'opérateurs prennent le statut de SA. Toutefois les droits des salariés restent ceux du secteur public, notamment pour l'organisation du travail. Le taux de couverture des coûts par les recettes devait atteindre au minimum 35 % en 2000. De fait, il était de 30 % en 2009 et évolue graduellement vers 32 %, en dépit d'une fraude importante.

C'est la loi financière intersectorielle de 2012 qui règle désormais les transports. Le Fond national des transports (FNT) réapparaît, avec des conditions d'attribution des fonds plus clairement définies. Cette loi crée la notion d'autorité régulatrice des transports (ART) qui devient l'interlocuteur central pour tous les transports (tous modes, toutes distances...), sur la base de coûts standards génériques. Le constat demeure de la faible productivité des opérateurs et de la faible concentration du marché (les entreprises sont petites et ne peuvent se porter sur le marché international). La question des tarifs sociaux, dont le financement est inclus dans l'enveloppe totale, reste en débat.

Sur le terrain, les écarts sont grands d'une région à l'autre et en particulier entre le Nord et le Sud du pays. La gestion des entreprises publiques locales par les responsables politiques se traduit par une augmentation des déficits et une dépendance accrue des subventions nationales. La **contribution publique au transport collectif urbain** est de l'ordre de 2,2 € par kilomètre en Italie, contre 0,6 € au Royaume Uni, 1,5 € en Allemagne, 1,9 € en France, 0,9 € en Suède, 1,5 € aux Pays Bas et 2,0 € en Belgique.

Certaines régions, comme le Piémont, mettent en place une gouvernance plus intégrée, reposant sur un découpage en cinq bassins de mobilité dotés chacun d'une assemblée et d'un comité technique, sous la responsabilité d'une autorité d'organisation régionale.

● Pologne

De manière générale, les transports collectifs urbains connaissent en **Pologne** une baisse de fréquentation depuis plusieurs années, conséquence de l'intense mouvement de **motorisation** des ménages et de l'augmentation de la mobilité qui lui est liée. Avec environ 7 milliards de voyageurs par an, l'automobile assure aujourd'hui les deux tiers de la mobilité dans le pays. La part des transports collectifs dans la mobilité urbaine est passée de 31 % en 2000 à 19 % en 2017.

Le **transport urbain** est sous responsabilité municipale ou de communautés urbaines. Deux villes (Varsovie et Gdansk) disposent d'une société de chemin de fer urbain. Varsovie est la seule ville dotée d'un métro, 15 villes sont dotées d'un tramway. Certains services urbains et périurbains (métro, tramway moderne) connaissent une fréquentation croissante. De 2007 à 2013, les investissements en transport public urbain ont été de sept milliards d'euros (y inclus les subventions communautaires) pour l'achat de nouveaux tramways et de bus utilisant le gaz, moins polluants.

La **loi sur le transport public** de 2010 oblige les villes à établir un plan de « **transport durable** ». Celui-ci doit couvrir toutes les composantes du système : offre de services, marketing, financement, et prendre en compte tous les modes y compris la marche à pied. La loi fixe le partage des compétences en distinguant **organisateur** et **opérateur** du transport. Quelque 220 villes polonaises sont autorités organisatrices (AOT) et disposent de transport collectif urbain, avec un réseau plus dense dans les grandes villes. Les opérateurs sont soit des services municipaux (régies) soit des entreprises privées.

Les **concessions** d'exploitation sont attribuées au terme d'appels d'offres, les grandes villes ayant créé des structures gestionnaires spécialisées. Certains opérateurs de bus sont présents à la fois sur les marchés de longue distance et de transports locaux et urbains. On constate cependant une tendance, de la part des autorités locales, à repousser ces opérateurs privés et à revenir à un monopole public local.

Le secteur du transport par **autobus** est très atomisé, le pays compte plus de 40 000 entreprises de transport routier de voyageurs, mais leur nombre est en diminution régulière, ainsi que l'emploi correspondant. Les collectivités locales ont parfois tendance à délaisser l'entretien des gares routières voire à les supprimer. Par ailleurs, 18 entreprises disposent d'une licence de transport **ferroviaire**. L'opérateur historique, le PKP, a conservé 52 % du marché en termes de voyageurs-kilomètres. Les cars interurbains ont considérablement diminué (leur trafic a été divisé par 6) et stagnent désormais.



Le taux de **couverture des coûts** par les usagers est passé de 63 % en 2000 à 35 % en 2016. Dans certaines villes ce taux n'est que de 15 %. Le transport est souvent le premier poste de dépense du budget des villes. Le nombre de voyageurs bénéficiaires de tarif réduit ou de gratuité des transports urbains est en augmentation, c'est le seul poste sur lequel l'État central apporte des subventions. La question du financement du fonctionnement des transports collectifs sera donc de plus en plus sensible à l'avenir.

● Suisse

La **Suisse** se caractérise par sa très **forte mobilité ferroviaire**, alors même que le pays a fait le choix de ne pas se doter de trains à grande vitesse, peu adaptés aux courtes et moyennes distances. Les transports sont hautement socialisés, conformément à une opinion publique hostile au transfert de certains trafics de faible intensité du rail vers la route.

L'ensemble des transports collectifs est **subventionné** selon un dispositif assez complexe. Globalement la couverture des coûts par les recettes commerciales est de 40 % pour les grandes lignes et de 20 % pour les transports locaux. L'augmentation actuelle du trafic porte sur les déplacements pendulaires, y compris sur d'assez longues distances. Ceux-ci sont concentrés sur les heures de pointe, ce qui se traduit par une utilisation moins intense du matériel dans la totalité de la journée.

La démarche politique générale consiste à partir de considérations **d'aménagement du territoire** (auquel le transport est rattaché au sein de l'administration fédérale) pour en déduire les besoins de déplacements et de services. Sur cette base, l'Office fédéral des transports (publics) attribue les concessions et subventions aux entreprises de transport, publiques et privées, sur la base de contrats. Tout au long du processus, les associations jouent leur rôle de lobbyiste pour promouvoir telle ou telle solution. Concrètement, l'organisation du transport est à l'échelle de l'agglomération, transfrontalière (Genève, Bâle).

Le souci de **rigueur budgétaire** (pour contenir la dette publique en-deçà du ratio de 60 % du PIB selon les règles du traité de Maastricht) fait planer une menace sur un grand nombre de lignes ferroviaires peu rentables : 175 des 300 lignes ferroviaires régionales pourraient ainsi perdre la subvention et seraient transférées sur la route (pourtant souvent congestionnée). La situation est considérée comme difficile dans de nombreux cantons... Les prix des transports collectifs urbains en Suisse sont relativement bas pour les usagers, comme le montrent les comparaisons internationales. Mais les coûts de production du service sont largement supérieurs à la moyenne. De manière générale, on ponctionne le transport routier pour financer le transport ferré.

L'avènement désormais prévisible de la **route automatique** devrait modifier profondément l'ensemble des dessertes. La conduite autonome permettra d'offrir un service porte à porte, sans chauffeur (qui représente la moitié du coût des transports publics), y compris dans les zones rurales mal desservies par le bus. La séparation entre sphères publique et privée sera moins claire, tandis que le marché d'acquisition d'une automobile fera place à un marché de service. L'automobile automatique, mutualisée par l'auto-partage, concurrencera les transports collectifs. Toutefois, l'espace urbain restera limité et cette rareté fera obstacle à la généralisation de la voiture autonome en ville. Une navette automatisée est déjà en test opérationnel à Fribourg, même si la loi impose pour l'heure la présence à bord d'un « groom » susceptible de reprendre le contrôle du véhicule si nécessaire. L'ensemble des transporteurs prennent conscience de cette mutation et, typiquement, les CFF entendent devenir un opérateur de transport multimodal, englobant et coordonnant l'ensemble des solutions de mobilité.

Cette évolution s'inscrit dans une tendance plus large touchant l'ensemble de l'industrie. La Suisse compte beaucoup sur la robotisation (à laquelle il faut former la main d'œuvre) pour relocaliser une part de son industrie sur son territoire.

Cette synthèse s'appuie sur les contributions de :

- Antoine **Beyer**, IFSTAR, Université de Cergy-Pontoise
- Vincent **Bourquin**, Haute Ecole d'Ingénieurs et d'Architectes de Fribourg
- Jan **Burnewicz**, Université de Gdansk
- Rafael **Giménez Capdevila**, Société Catalane de Géographie, Barcelone
- Seraphin **Kapros**, Université de la mer Egée,
- Cristina **Pronello**, Politecnico di Torino

Les écrits des experts de l'OPSTE n'engagent que leurs auteurs.

Observatoire des politiques et des stratégies
de transport en Europe
MTES/SEEIDD/MA
Tour Séquoia
92055 LA DEFENSE CEDEX
Directeur de la publication : Pr Michel Savy