

Mars 2011

## NOTE

sur

# L'organisation de la compétence « transport » entre les différents niveaux de collectivités locales

---

Allemagne - Espagne – Italie – Suisse

---

*Cette note a été publiée dans le rapport d'information de **M. Yves KRATTINGER, sénateur**, « Les transports publics locaux en France : mettre les collectivités territoriales sur la bonne voie », fait au nom de la délégation aux collectivités territoriales, n° 319 (2011-2012) – 31 janvier 2012*

*Ce rapport est disponible sur internet à l'adresse suivante :*  
<http://www.senat.fr/notice-rapport/2011/r11-319-notice.html>

DIRECTION DE L'INITIATIVE PARLEMENTAIRE  
ET DES DÉLÉGATIONS

**LC 220**





## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
<b>ALLEMAGNE</b> .....	5
<b>ESPAGNE</b> .....	7
<b>ITALIE</b> .....	15
<b>SUISSE</b> .....	25
<b>ANNEXE : DOCUMENTS ANALYSÉS</b> .....	29



ORGANISATION DE LA COMPÉTENCE « TRANSPORT »  
ENTRE LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE COLLECTIVITÉS LOCALES

## ALLEMAGNE

La loi fédérale relative à la régionalisation du transport public de proximité du 27 décembre 1993 modifiée (*Regionalisierungsgesetz – ReG*) a opéré, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1996, un transfert de compétences de l'État vers les 16 *Länder* en matière de transport public de proximité (distance maximale de 50 km ou durée maximale d'une heure). Ceux-ci sont compétents pour la planification, l'organisation et le financement du transport public local de passagers, aussi bien sur rail (trains régionaux) que sur route (métros, tramways, trolleybus et bus).

Cette loi a été complétée par les lois des *Länder* sur les transports publics locaux de personnes qui précisent notamment les instances chargées d'offrir ce service public à la population à l'intérieur du *Land*, car les *Länder* peuvent choisir d'exercer cette compétence ou de la transférer aux communes et aux arrondissements qui regroupent plusieurs communes.

S'agissant du transport ferroviaire, l'autorité organisatrice la plus souvent désignée par les *Länder* est le *Land* lui-même, alors que s'agissant des autres modes de transport, ce sont principalement les communes. Ces autorités organisatrices élaborent un plan des transports publics locaux de personnes selon les règles fixées par chaque *Land*.

La mise en œuvre des objectifs de transport ferroviaire et non ferroviaire définis dans ce plan et le travail de gestion qu'elle implique sont confiés le plus souvent à des entreprises de droit privé dont les actionnaires sont le *Land* et les communes ou à des groupements d'intérêt de communes.

Ces entreprises prestataires de service assurent l'interface et la coordination entre les autorités politiques, les entreprises de transport et les clients. En pratique, elles sont responsables de la planification de l'offre de transport, de l'élaboration de la tarification, de la commande des prestations de service fournies par les entreprises de transport qui exploitent les lignes, du marketing, de l'information des clients et de la répartition des recettes entre les différents exploitants des lignes.

La loi fédérale sur le transport de personnes du 21 mars 1961 modifiée (*Personenbeförderungsgesetz – PbefG*) qui traite du transport non ferroviaire de voyageurs soumet celui-ci à un régime d'autorisation délivré par les autorités administratives locales compétentes en matière de permis et de

circulation afin de vérifier que l'exploitant de la ligne donne toutes garanties, notamment en matière de sécurité. Cette loi prévoit également une compensation financière des pertes d'exploitation subies par l'exploitant qui assure un service public de transport. En règle générale, les métros et les tramways appartiennent à des régies municipales de transport ou à des villes et les bus à des entreprises communales de transport ou plus rarement à des entreprises privées.

En matière de transport ferroviaire régional, les *Länder* peuvent attribuer l'exploitation de lignes déterminées par adjudication. La *Deutsche Bahn Regio* emporte le plus souvent les marchés, mais la part des opérateurs privés est en constante augmentation. Les infrastructures ferroviaires sont gérées par la *Deutsche Bahn Netz* qui en est propriétaire. Le matériel roulant appartient le plus souvent aux entreprises ferroviaires.

L'article 106a de la loi fondamentale prévoit que les *Länder* perçoivent un financement prélevé sur les recettes des impôts. La loi précitée précise que pour accompagner ce transfert de compétences l'État fédéral verse, en 2008, aux *Länder*, 6 675 millions d'euros provenant de la taxe sur les produits pétroliers et fixe une clé de répartition entre les *Länder*. Ce montant est majoré de 1,5 % chaque année entre 2009 et 2014. Il sera révisé ainsi que la clé de répartition en 2015 avec application des règles de péréquation prévues par la constitution. Les *Länder* doivent rendre compte annuellement à l'État fédéral de l'utilisation de cette somme qui est principalement destinée à financer le trafic ferroviaire local de passagers.

La loi sur les aides financières de l'État fédéral pour l'amélioration des conditions de transport des communes du 18 mars 1971 modifiée (*Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz –GVFG*) prévoit que l'État fédéral attribue aux *Länder* des fonds pour financer des projets d'infrastructures communales (routes, voies et gares de tramway, rails de chemin de fer...) sous réserve que ces projets respectent les documents de planification et s'inscrivent dans un plan général de transport. Ce financement, qui varie selon la nature du projet, peut s'élever jusqu'à 90 %. Les *Länder* répartissent ensuite cette aide financière entre les communes concernées. L'enveloppe annuelle prévue est de 1 667 millions d'euros prélevés sur les recettes de la taxe sur les produits pétroliers.

Les fonds propres des communes complètent le financement des transports publics locaux.

ORGANISATION DE LA COMPÉTENCE « TRANSPORT »  
ENTRE LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE COLLECTIVITÉS LOCALES

## ESPAGNE

Après avoir présenté la répartition des compétences entre l'État, les autonomies et les communes pour les transports routiers et pour les chemins de fer, on examinera le cas particulier de l'Andalousie puis la question du financement.

### 1. Transports routiers

- **Compétences de l'État**

L'article 149.1.21 de la constitution espagnole dispose que les transports terrestres relèvent de la compétence de l'État.

Le Tribunal constitutionnel a jugé, par une décision n° 65 du 18 mars 1988, que l'intervention de l'État dans le domaine routier repose sur l'article 149.1.24 du même texte qui lui attribue une compétence exclusive sur « les ouvrages public d'intérêt général dont la réalisation concerne plus d'une communauté autonome ».

L'article 4 de la loi n° 25 du 29 juillet 1988, dont le Tribunal constitutionnel a reconnu la conformité par rapport à la loi fondamentale dans la décision précitée prévoit que cette compétence concerne les routes d'intérêt général et celles dont le fonctionnement concerne plus d'une communauté autonome. Leur liste est déterminée par décret.

- **Compétences des autonomies**

L'article 148.1.5 de la constitution prévoit que les communautés autonomes peuvent assumer la compétence concernant les routes dont l'itinéraire est intégralement situé dans leur territoire. Le Tribunal constitutionnel a jugé que cela emportait à leur profit la faculté de légiférer et d'exécuter leur politique (décision n° 118 du 27 juin 1996 de l'Assemblée générale).

En pratique, toutes les communautés autonomes ont décidé, d'assumer, en vertu d'une loi propre, cette compétence.

La loi organique n° 5 du 30 juillet 1987 a transféré aux communautés autonomes les compétences antérieurement exercées par l'État en ce qui concerne l'organisation des transports intérieurs, qu'il s'agisse des services partiels ou des services de transport intérieur réguliers.

Dans le domaine des services partiels, qui concernent des lignes régulières lesquelles dépassent le territoire d'une communauté autonome, la communauté autonome où ces services s'exercent a compétence pour autoriser leur établissement en prolongement de ceux concédés pour modifier le calendrier, les horaires et les autres conditions de prestation du service, ainsi que pour opérer des accroissements, diminutions ou variations du service principal.

S'agissant des services de transport intérieur public de voyageurs d'usage général dont l'itinéraire parcourt le territoire de plus d'une communauté, les communautés autonomes sont compétentes pour prendre des mesures de portée locale telles que :

- l'établissement et l'adjudication de nouveaux services ;
- l'unification ou la fusion de services ;
- l'utilisation du même matériel mobile ;
- les annexes ou prolongation ;
- l'établissement de services interurbains (*servicios parciales internos de una comunidad*) ;
- la modification du calendrier ou des horaires, des véhicules ou du matériel ;
- le rachat et la déclaration de caducité de la concession ;
- les services réguliers prêtés dans le cadre d'une concession ;
- ainsi que les mesures de gestion qui sont nécessaires à l'accomplissement du service et que l'État ne se réserve pas.

L'article 4 précise que lorsque l'itinéraire du service de transport public régulier de voyageurs parcourt de façon prédominante le territoire d'une communauté autonome, toutes les compétences qui y sont relatives sont transférées à cette communauté dès lors que le trafic extérieur à son territoire est résiduel et n'a pas de conséquences sur l'organisation du transport dans la communauté voisine.



- **Les compétences des communes**

L'article 25 de la loi n° 7 du 2 avril régissant les bases du régime local, prévoit que les communes sont compétentes en matière de transports publics locaux de voyageurs.

L'article 26 du même texte dispose que les communes de plus de 50 000 habitants sont, de surcroît, compétentes en matière de transport collectif urbain de voyageurs et de protection de l'environnement.

## **2. Chemins de fer**

L'article 149 de la constitution espagnole prévoit que, comme les transports terrestres, les chemins de fer qui traversent le territoire de plus d'une communauté autonome relèvent de la compétence exclusive de l'État.

Des entreprises ferroviaires ont été créées aussi bien :

- par l'État qui contrôle une entreprise chargée de la gestion de réseaux à voie étroite (*Ferrocarriles de vía estrecha, FEVE*) qui intervient en Galice, dans les Asturies, en Cantábria, au Pays-Basque et en Castille-et-León ;

- que par les communautés autonomes (Pays-Basque, Catalogne, Valence et Îles Baléares).

## **3. L'exemple de la Communauté autonome d'Andalousie**

Avec 8,37 millions d'habitants pour un territoire de plus de 87 000 km<sup>2</sup>, la Communauté autonome d'Andalousie se situe, par sa population, à la hauteur de l'ensemble constitué par les régions Aquitaine et Midi-Pyrénées dont la population cumulée dépasse 6 millions de personnes.

L'article 64 du statut de cette communauté prévoit que celle-ci exerce une compétence exclusive sur les réseaux routier et ferroviaire situés sur son territoire, ainsi que sur les transports terrestres de personnes et de marchandises.

La loi de la communauté n° 8 du 12 juillet 2001 sur les routes dispose que cette collectivité est compétente au titre du domaine public routier qui est fixé par voie réglementaire, tandis que les députations provinciales exercent des compétences sur le domaine public routier en ce qui concerne la planification, la protection, la construction, le financement, la conservation, la sécurité et l'utilisation à des fins de défense.

En matière de transports urbains, la loi de la communauté n° 2 du 12 mai 2003 sur les transports urbains et métropolitains publics de voyageurs distingue entre :

- la communauté autonome qui se réserve les transports métropolitains et interurbains, la planification, l'organisation et la gestion des services ainsi que les infrastructures ferroviaires qui y contribuent ;
- et les communes qui sont compétentes en matière de transports urbains (y compris les transports ferroviaires urbains).

S'agissant des transports ferroviaires, la communauté autonome exerce sa compétence :

- sur tous les services ferroviaires dont l'itinéraire se déroule intégralement et exclusivement sur son territoire ;
- et sur les infrastructures dont l'itinéraire s'effectue intégralement sur son territoire.

#### **4. Le financement des transports et les collectivités territoriales**

Le système de financement se caractérise par :

- la forte implication des collectivités locales dans la réalisation d'infrastructures de transports – y compris dans la recherche de subventions européennes, comme le montre l'exemple du corridor ferroviaire de la Costa del Sol (Algeciras - Port Bou) – ;
- l'absence d'autorités métropolitaines pour l'organisation des transports.

On examinera successivement la contribution des collectivités locales au financement des transports, les modes de financement, avant d'évoquer le transport collectif.

• **La contribution des collectivités locales au financement des transports**

L'évolution de la contribution des autonomies et collectivités locales au financement des transports se présente comme suit :

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE  
RÉALISÉS EN ESPAGNE, 2000-2009

*milliers d'euros*

Entités	2000	2005	2006	2007	2008	2009	total	%
Autonomies	1 593 806	2 694 519	2 736 763	2 699 120	2 914 801	2 500 174	15 139 183	33 %
Provinces	603 747	898 730	921 471	973 287	993 299	972 911	5 363 445	12 %
<i>Sous-total</i>	2 197 553	3 593 249	3 658 234	3 672 407	3 908 100	3 473 085	0	0 %
État	2 364 622	3 153 269	3 443 439	3 644 654	3 716 690	4 054 343	20 377 017	44 %
Sociétés d'autoroutes	262 210	1 572 173	1 304 359	453 065	473 977	893 640	4 697 214	11 %
Total	4 824 385	8 318 691	8 406 032	7 770 126	8 098 767	8 421 068	45 839 069	100 %

Source : Ministerio de Fomento, *Anuario estadístico*, 2009, p. 46.

De 2000 à 2009, le total des investissements dans le secteur routier, soit 45,83 milliards d'euros, a été pour 45 % à la charge des autonomies et des collectivités locales, pour 44 % à la charge de l'État et pour 11 % à celle des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Entre 2000 et 2009, le montant total des investissements ferroviaires espagnols s'est élevé à 35,48 milliards d'euros, dont 3,19 à la charge des autonomies et de leurs compagnies ferroviaires, soit 8,84 % des infrastructures ferrées. L'État a payé 24 % de ces investissements et l'administrateur du réseau espagnol, équivalent de Réseau ferré de France, plus de 65 %.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS SUR LE RÉSEAU FERROVIAIRE  
RÉALISÉS EN ESPAGNE, 2000-2009

*milliers d'euros*

Entités	2000	2005	2006	2007	2008	2009	Total	%
Autonomies	93 902	301 393	330 263	383 489	444 887	622 718	2 176 652	7,70 %
Compagnies des autonomies	76 918	212 797	306 323	186 148	148 557	92 166	1 022 909	1,14 %
<i>Sous-total</i>	170 820	514 190	636 586	569 637	593 444	714 884	3 199 561	8,84 %
État	353 617	1 308 566	1 444 688	1 574 986	1 704 893	1 949 220	8 335 970	24,11 %
RENFE	343 833	49 351	101 619	155 505	127 600	69 140	847 048	0,86 %
FEVE	46 290	52 600	67 684	70 832	76 694	69 716	383 816	0,86 %
Administrateur du réseau ferré	925 565	3 518 120	3 837 223	4 698 701	4 458 394	5 281 224	22 719 227	65,33 %
<i>Total</i>	1 840 125	5 442 827	6 087 800	7 069 661	6 961 025	8 084 184	35 485 622	100,00 %

Source : Ministerio de Fomento, *Anuario estadístico*, 2009, p. 53.

- **Le mode de financement des transports par les collectivités locales**

L'étude n'a pas mis en évidence de dispositifs nationaux spécifiques autres que le versement de subventions au cas par cas et l'attribution de concessions pour le financement des transports. Du reste, la loi de financement des communautés autonomes n° 8 du 22 septembre 1980 n'affecte pas de ressources spécifiques au financement des transports qui ne font, de surcroît, pas partie des « services fondamentaux » (éducation, santé et services sociaux essentiels) que l'État garantit uniformément sur tout le territoire en vertu de l'article 15 du même texte.

Il n'y a pas d'affectation des impôts liés aux transports que perçoivent les collectivités locales. Ceux-ci ne sont donc pas nécessairement destinés au financement de ce secteur. L'impôt sur la vente au détail de certains carburants (*Impuesto sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos*), perçu depuis 2002 sur les ventes d'hydrocarbures, a été créé pour financer des dépenses sociales au niveau national et, dans les autonomies, pour payer des dépenses environnementales. L'impôt spécial sur certains moyens de transport (*Impuesto especial sobre determinados medios de transporte*) frappe, quant à lui, la première immatriculation d'un véhicule en Espagne. Les autonomies ont la faculté de majorer son taux de base, pour se procurer des recettes supplémentaires.

Compte tenu de l'importance des investissements réalisés en matière d'infrastructures au cours de ces dernières années et avant même que la crise financière ne conduise le Gouvernement à des coupes dans les budgets d'investissements, l'Espagne a aussi eu recours au financement des infrastructures de transport par des capitaux privés, notamment pour mener à bien un grand programme de construction d'autoroutes d'aménagement du territoire.

Depuis le vote de la loi n° 13 du 23 mai 2003, la concession d'ouvrages publics a, en effet, été étendue du secteur des autoroutes à d'autres infrastructures. Depuis lors, nombre d'entre elles ont été réalisées dans le cadre de ce type de partenariat public-privé.

Le plan national stratégique d'investissement 2005-2020 en infrastructures et transports envisageait d'ailleurs que les ressources budgétaires ne financent que 75 % des investissements routiers et 81,4 % de ceux réalisés dans le secteur des chemins de fer.

Comme le montre le tableau *infra*, entre 2003 et 2007, l'ensemble des investissements concédés par les collectivités locales de tout type représentaient un peu moins des deux-tiers (63,24 %) du total de ceux-ci, tous secteurs confondus, soit environ 18,8 sur 29,8 milliards d'euros.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS CONCÉDÉS EN ESPAGNE  
TOUS SECTEURS D'ACTIVITÉS CONFONDUS  
PAR TYPE DE COLLECTIVITÉ CONCÉDANTE 2000-2007

*millions d'euros*

Collectivités	2003	2004	2005	2006	2007	Total	%
Autonomies	1835,3	2597,3	4280,6	2353,1	3327,9	14394,2	48,29%
Provinces et communes	356,7	183,6	1986,3	1225,3	706,6	4458,5	14,96%
<i>Sous-total</i>	2192	2780,9	6266,9	3578,4	4034,5	18852,7	63,24%
État	3501,4		641,3	954,6	5859,4	10956,7	36,76%
<i>Total</i>	5693,4	2780,9	6908,2	4533	9893,9	29809,4	100,00%

Source : J. M. Vassallo Magro, R. Izquierdo, *Infraestructura pública*, p. 218.

En ce qui concerne le secteur des transports proprement dit, l'ensemble des investissements relatifs à des ouvrages concédés représentait, pour la même période, 19 milliards d'euros dont l'essentiel, soit 15,4 milliards, concernait les routes et 1,8 milliard (6,1 %) la mobilité urbaine.

ÉVOLUTION DES INVESTISSEMENTS CONCÉDÉS EN ESPAGNE  
PAR TYPE D'OUVRAGE 2000-2007

*millions d'euros*

	2003	2004	2005	2006	2007	Total	%
Routes	2321,1	1772,7	2330,3	417,3	8624,1	15465,5	51,88%
Chemins de fer	1443,1					1443,1	4,84%
Aéroports	113,8			185,2		299	1,00%
Mobilité urbaine		104,4	422,6	944,1	363,3	1834,4	6,15%
<i>sous total</i>	3878	1877,1	2752,9	1546,6	8987,4	19042	63,88%
Autres	1815,4	903,8	4155,4	2986,5	906,5	10767,6	36,12%
<i>Total</i>	5693,4	2780,9	6908,3	4533,1	9893,9	29809,6	100,00%

Source : J. M. Vassallo Magro, R. Izquierdo, *Infraestructura pública*, p. 219.

Plusieurs de ces investissements, dans le secteur autoroutier ne se sont pas avérés rentables faute de trafic, à commencer par des radiales construites aux abords de Madrid, de sorte que l'État a dû récemment venir financièrement en aide aux concessionnaires, annonçant le versement de 80 millions d'euros à ce titre en 2011.

- **La situation des transports collectifs**

La répartition du nombre des voyageurs transportés par les transports collectifs urbains et interurbains, montre la place importante conservée dans la péninsule ibérique, pour les voyages interurbains, par le car qui transporte à lui seul plus de la moitié des voyageurs, dont 36,19 % en zone urbaine et 14,44 % en service interurbain. Le métro achemine un peu moins d'un quart des voyageurs et le chemin de fer 12 %, comme le montre le tableau suivant.

RÉPARTITION DES VOYAGEURS TRANSPORTÉS EN 2009

*en milliers de voyageurs*

	2009	%
Transports urbains :	2 911 956	60,57%
dont autobus	1 739 798	36,19%
dont métro	1 172 158	24,38%
Transports interurbains :	1 320 834	27,47%
dont autobus	694 042	14,44%
dont chemins de fer	580 366	12,07%
Transports spéciaux (scolaires, professionnels) et autres	574 771	11,96%
	4 807 561	100,00%

Source : Ministerio de Fomento, *El transporte urbano y metropolitano en España*, juillet 2010, p. 190.

Des disparités existent entre les divers modes de transport en ce qui concerne le taux de couverture des frais de fonctionnement par le prix de billet acquitté par l'utilisateur.

Dans les régions où prédomine le transport interurbain par car, le taux de couverture du coût du service par le prix payé est plus élevé (60-80 %) que dans les grandes agglomérations où le réseau ferré, plus coûteux, est prédominant (37-50 %).

En ce qui concerne les autobus urbains, la subvention unitaire par voyage varie, selon les communes, entre 40 et 70 centimes alors que le prix du billet correspondant au même trajet est compris entre 1 et 1,2 euro.

ORGANISATION DE LA COMPÉTENCE « TRANSPORT »  
ENTRE LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE COLLECTIVITÉS LOCALES

## ITALIE

Après avoir présenté la répartition des compétences entre l'État, les régions, les provinces et les communes, on examinera le cas particulier de la région Piémont, puis les principales modalités de financement des transports publics locaux.

### 1. Compétences de l'État

La constitution italienne distingue, pour la répartition de l'ensemble des compétences de l'État et des régions, entre les compétences exclusives et des compétences partagées.

La liste des matières au titre desquelles la compétence législative est exclusivement attribuée à l'État est dressée à l'article 117 de cette constitution qui précise en outre que les régions sont compétentes dans toutes les matières qui ne sont pas explicitement attribuées à l'État.

Figurent parmi les compétences partagées entre l'État et les régions, l'aménagement du territoire, les ports et aéroports civils et les grands réseaux de transport et de navigation. En ces matières, les régions exercent leur compétence législative, sous réserve du respect des « principes fondamentaux » fixés par des lois de l'État.

### 2. Compétences des régions

- **Dispositions générales**

Les transports locaux ne figurant ni dans la première ni dans la seconde des listes fixées par l'article 117 de la constitution, ils relèvent donc entièrement des régions. Les compétences législatives des régions s'exercent conformément au décret législatif n° 422 du 19 novembre 1997 portant dévolution aux régions et aux collectivités locales de fonctions et d'obligations en matière de transports public local.

Le premier article de ce texte définit les services publics de transport régional et local comme « les services de transport de personnes et de marchandises qui ne rentrent pas dans le cadre formellement défini des services d'intérêt national. Ils comprennent tous les systèmes de mobilité terrestre, maritime, lagunaire, de navigation sur les lacs, fluviaux ou aériens qui sont en activité de façon continue ou périodique avec des itinéraires, horaires, fréquences et tarifs préétablis, moyennant un accès au public, dans un cadre régional ou infra régional ».

L'article 4 du même texte précise que l'État n'est compétent, pour ce qui est du transport public régional et local, qu'en ce qui concerne les accords internationaux, les questions de sécurité et l'adoption des lignes directrices pour la réduction de la pollution.

En sens inverse les articles 5 et 6 ont transféré aux régions et aux collectivités locales « toutes les obligations et toutes les fonctions relatives au service public de transport d'intérêt régional et local ». Ils donnent aussi à ces collectivités la compétence en matière de « programmation des services de transport public régional et local ».

Les régions, les provinces et les communes déterminent également le service minimum nécessaire pour satisfaire la demande dont elles assument le coût, ainsi que les obligations de service public et les compensations financières à verser aux entreprises qui y sont soumises.

La coordination de la programmation interrégionale des transports est réalisée dans le cadre de la conférence permanente pour les rapports entre l'État, les régions et les provinces autonomes de Trente et de Bolzano qui, composée des présidents des régions et de ceux des deux provinces autonomes, est présidée par le président du Conseil des ministres, par le ministre des Affaires régionales ou encore par un autre ministre.

Pour mettre en œuvre les décisions de cette conférence, l'État, les régions, les provinces et les communes concluent des accords de programme pour déterminer les investissements à savoir :

- les ouvrages d'art et les moyens de transport y compris le matériel roulant ferroviaire ;
- les délais de réalisation ;
- et les ressources nécessaires.

#### • **Cas particulier du transport ferroviaire**

Dans le domaine du transport ferroviaire, les articles 8, 14 et 18 prévoient que les régions confient, sous réserve d'une mise en concurrence, la gestion des services qui relèvent de leur compétence, à des entreprises qui répondent aux conditions posées par la loi dans le cadre de contrats de service d'une durée minimale de six ans renouvelables. Elles reçoivent compétence



pour la programmation des services ferroviaires d'intérêt régional ou local antérieurement concédés par l'État aux *Ferrovie dello Stato*.

Cette programmation consiste dans la détermination des orientations de la planification des transports locaux et dans la rédaction des plans régionaux des transports.

Dans le domaine du transport public local, les régions approuvent des programmes triennaux des services de transport public local qui déterminent :

- le réseau et l'organisation des services ;
- l'intégration modale et tarifaire ;
- les ressources destinées aux dépenses de fonctionnement et à celles d'investissement ;
- les modalités de détermination des tarifs ;
- les conditions de négociation et de révision des contrats de service qui assurent la « complète correspondance entre les charge du service et les ressources disponibles » ;
- les systèmes de suivi des services ;
- et les critères qui permettent la réduction de la congestion et de la pollution.

Dans les zones où la demande est faible, elles peuvent organiser des systèmes de transport automobiles non réguliers et à la demande.

### **3. Compétences des provinces et des communes**

#### **• Dispositions générales**

Dans le respect des normes régionales et après avoir entendu les organes représentant les provinces – équivalent des départements – et les communes, les régions peuvent, en vertu de l'article 7 du décret législatif n° 422 du 19 novembre 1997, transférer aux provinces et aux communes toutes les compétences qui ne nécessitent pas un exercice unitaire au niveau régional, compte tenu des « dimensions territoriales, associatives et organisatives » de ces collectivités dans le respect des principes de subsidiarité, d'économie, d'efficacité, de responsabilité, d'unité et d'homogénéité de l'administration ainsi que d'équilibre financier.

Comme on l'a vu ci-dessus, les provinces et les communes peuvent donc intervenir au niveau local en matière de :

- programmation des services de transport ;
- détermination du service minimum et compensation de son coût pour les opérateurs ;

– conclusion des accords de programme avec l'État et les régions.

• **L'exemple du Piémont**

Avec 4,39 millions d'habitants pour un territoire de 25 399 kilomètres carrés, le Piémont se situe, par sa population, à la hauteur de la région PACA et, par son territoire, au niveau de la région Champagne-Ardenne. Il se compose de huit provinces. Son chef-lieu est Turin.

Cette région a adopté une loi n° 1 du 4 janvier 2000, portant règles en matière de transport public local, qui a institué le dispositif suivant.

Dans la région le transport public se divise entre :

- les réseaux et services régionaux ;
- les réseaux et service de lignes provinciaux qui concernent des zones de trafic homogènes ;
- les réseaux et services urbains mis en œuvre au sein d'une conurbation ou d'une commune de plus de 30 000 habitants ;
- et les services à la demande, qui se substituent aux lignes régulières dans les zones à faible demande.

Réseaux et services de transport sont définis par :

- les provinces dans les communes de moins de 30 000 habitants ;
- les communes elles mêmes dans les communes de plus de 30 000 habitants ou par les structures intercommunales dont la population dépasse ce chiffre, lesquelles ont été définies par le conseil régional ;
- les communautés de montagne dans les zones caractérisées par une faible demande qui peuvent définir des modalités de service particulières.

Quant aux services de transports ils sont concédés à des opérateurs après mise en concurrence, à moins qu'ils ne puissent être mis en œuvre dans un cadre concurrentiel.

Dans tous les cas, la politique tarifaire est définie par le conseil régional en accord avec les provinces et les communes qui peuvent octroyer, sur leurs ressources propres, des aides tarifaires à certains usagers.

Les instruments de programmation prévus par la loi régionale sont :

- le « Plan des transports » qui présente la synthèse du système de transport ;

– et le « Programme triennal régional des services de transport public local » qui définit les objectifs d'organisation et de production du service, les caractéristiques du service minimum, la répartition des ressources, la politique tarifaire et les contrats de service, le réseau des services régionaux, les objectifs des services délégués ainsi que le système de contrôle.

La région conclut en outre des « Accords de programme » avec les provinces, les communes et les intercommunalités de plus de 30 000 habitants pour le transfert des ressources correspondant aux compétences qu'elle leur délègue.

Les provinces sont, en pratique, compétentes pour l'organisation :

- du service des transports publics routier interurbain ;
- du service de transport urbain dans les communes ou intercommunalités de moins de 30 000 habitants ;
- et, dans les zones à faible demande, pour favoriser la complémentarité entre les services urbains et interurbains avec les services à la demande.

À cette fin elles établissent :

- un plan provincial des transports ;
- et un programme triennal des services de transport qui définit les objectifs en la matière.

Les communes et les intercommunalités de plus de 30 000 habitants sont, quant à elles, compétentes pour l'organisation des transports sur leur territoire. Pour ce faire elles élaborent :

- un plan urbain du trafic ;
- et un programme triennal des services de transport public qui détermine les objectifs.

La région administre directement les services régionaux ferroviaires, hormis :

- ceux délégués à l'Agence pour la mobilité métropolitaine ;
- les « réseaux » et les « services de lignes extra urbaines » qui sont déterminés et administrés par les provinces.

Pour la réalisation des investissements, elle a conclu, d'une part, un protocole d'accord avec l'opérateur historique *TRENITALIA* et, d'autre part,

un accord de programme avec le Ministère des Transports. Ces investissements sont financés par le fond régional des transports qui est alimenté par des ressources régionales et des contributions de l'État.

Enfin, au sein de sa direction des Transports, la région Piémont a créé un Observatoire de régional de la mobilité, chargé de contrôler l'efficacité des politiques mises en œuvre sous son égide.

#### **4. Le financement des transports et les collectivités territoriales**

- **Les infrastructures locales dotées d'un intérêt national**

Les infrastructures stratégiques pour une région et pour l'État sont déterminées d'un commun accord par ces deux entités. Elles sont inscrites dans un programme national dont la mise à jour, en septembre 2010, précise que le coût estimé de l'ensemble des infrastructures projetées dans la péninsule est de plus de 101,5 milliards d'euros. Sur ce total, les financements publics sont de 18 milliards, les financements privés (réunis exclusivement dans le nord du pays) de 16,5 milliards, et le reste à financer de près de 67 milliards.

Il en résulte que, selon le Ministère des Transports, les projets à venir ne pourront être menés à bien que grâce au financement, en tout ou partie, par des capitaux privés. Un premier exemple de ce type d'opération est la rocade de Milan dont le coût – 1,74 milliard d'euros – a, d'ores et déjà, été entièrement financé par des opérateurs privés.

- **Les autres dépenses**

Aucune étude synthétique n'étant disponible sur le financement des transports par les collectivités territoriales, on présente *infra* des éléments concernant les principaux mécanismes mis en œuvre depuis 1995, étant observé que les transports automobiles individuels occupent une place prépondérante dans les déplacements urbains. Les moyens de transports collectifs, qui assurent 63,6 % des déplacements à Paris, ne représentent que 47 % à Milan et 32,4 % à Rome.

Le fond national des transports par lequel transitaient initialement les ressources de l'État aux régions en matière de transport a été supprimé en 1995.

Le décret législatif n° 422 du 19 novembre 1997 a transféré aux régions les ressources nécessaires au titre de la compétence en matière de transport qu'elles ont reçu, dans des conditions qui garantissaient, en théorie, le maintien du niveau de service et la prise en compte de l'inflation. Ce texte prévoyait que chaque région constituerait un fond régional des transports,

abondé par les ressources transférées et par ses ressources propres. Cependant, en pratique, le taux d'accroissement des ressources transférées, (6 % en moyenne entre 1996 et 2004), fut nettement inférieur à l'évolution du coût de la vie, (+ 20 % sur la même période), de sorte que les régions se sont trouvées confrontées à des difficultés chroniques de financement.

Dans un rapport publié en 2005, le Conseil national de l'Économie et du travail (CNEL), homologue du Conseil économique, social et environnemental, soulignait les carences du système de transport local italien qui se caractérisait, à cette époque, par des traits dont certains demeurent encore les siens aujourd'hui :

- un matériel de transport vieilli, pour le remplacement duquel il suggérait que l'État investisse 350 millions d'euros par an afin d'acheter 1 750 autobus, étant observé que, pour le ferroviaire, il convenait d'accroître le nombre des matériels roulants de 20 % ;

- un réseau très modeste de lignes de métro ;

- la petite taille des entreprises locales de transport ;

- et des tarifs parmi les plus faibles d'Europe entraînant un déséquilibre dans le financement du secteur (financé à 51 % par les régions, 10 % par les communes et provinces, 6 % par les produits divers (parkings...) et 33 % seulement par le produit de la vente de titres de transports).

Pour remédier à cette situation, le Conseil recommandait de suivre l'exemple français et de consacrer au transport public local une accise sur l'essence dont le produit serait affecté par tiers, aux régions, au Ministère des Infrastructures et, enfin, aux provinces et aux communes.

En décembre 2006, l'État et les régions sont convenus, à l'issue de six mois de négociations, que serait défini, au plan national, un flux de ressources destiné à financer, sans hausse de la fiscalité, de façon durable et indexée, le secteur des transports locaux, tout en permettant d'atteindre un niveau de services satisfaisant. Ils se sont aussi engagés à définir une stratégie commune pour cofinancer notamment les investissements en matériel roulant et ceux nécessaires à la sécurité.

La loi de finance n° 244 du 23 décembre 2007 a, en conséquence, décidé qu'une fraction des droits d'accise sur le gasoil destiné à l'auto-traction consommés sur leur territoire, serait affectée aux régions à statut ordinaire pour le financement des transports locaux, tout d'abord pour des montants correspondant aux dotations antérieures puis, à compter de 2011, compte tenu d'un taux spécifique.

Elle a, en outre, prévu la création d'un fond pour la promotion du transport public local, doté de 113 millions d'euros en 2008, 130 en 2009 et 110 en 2010 et 2011, pour l'achat de véhicules ferroviaires pour les lignes régionales ou locales, de tramways et de bus moins polluants. A compter de

2011, les financements issus du fonds devaient être répartis en fonction de l'amélioration de la qualité des services que les matériels achetés permettent.

Elle a enfin prévu la possibilité pour les usagers des transports en commun de déduire de leur impôt sur le revenu 19 % des dépenses réalisées avant le 31 décembre 2008 pour l'achat d'abonnements de transports publics locaux, régionaux ou interrégionaux, dans la limite de 250 euros, soit une économie d'impôt maximum de 47,5 euros.

Cependant, vu la nécessité de limiter les déficits publics, le collectif budgétaire adopté en juillet 2010 a :

- abrogé la disposition relative au transfert de l'accise sur le gasoil – dont le montant en année pleine était estimé à un peu moins de 1,2 milliard d'euros – ;

- diminué les transferts financiers aux régions (que celles-ci pouvaient en tout ou partie aussi utiliser pour le transport) de 4 milliards d'euros en 2011 et de 4,5 milliards en 2012 et en 2013 ;

- réaffecté 425 millions d'euros initialement destinés à l'amélioration du matériel roulant.

Cette mesure a suscité une très vive protestation des régions qui ont, le 9 décembre 2010, tout d'abord réclamé que le législateur les autorise à renégocier les contrats de services conclus avec les entreprises gestionnaires des transports publics locaux. Elles ont ensuite décidé de tirer les conséquences de la diminution des ressources en :

- augmentant la productivité de 2 % ;
- accroissant les tarifs d'au plus 30 % ;
- et en réduisant les services d'au maximum 15 %.

Dans le cadre de la Conférence unifiée État - régions, les pouvoirs publics ont finalement conclu un compromis, le 16 décembre 2010, d'où il résulte que :

- la diminution des transferts financiers serait limitée à 2 milliards d'euros (contre 4 prévus initialement) en 2011 et à seulement 3,3 milliards en 2012 (contre 4,5 initialement) ;

- l'État s'engage à transférer 900 millions d'euros aux régions en 2011 pour le transport public local, étant entendu que l'accise sur les carburants serait rétablie en 2012.

La crise du financement du transport public local met, par ailleurs, en évidence deux problèmes de fond : d'une part, le très bas niveau des tarifs et le déficit de certaines lignes et, d'autre part, la faible concurrence dans l'attribution des concessions.

Par la voix du ministre des Infrastructures et des transports, le Gouvernement a souligné, en juin 2010, la nécessité de réorganiser les services mal organisés, dont les deux-tiers du coût sont payés par la dépense publique.

Au-delà des péripéties survenues en 2010, les pouvoirs publics semblent déterminés à lutter contre le manque de concurrence dans l'attribution des concessions de services publics de transports, dans la mesure où il limite l'efficacité de leur organisation et accroît leur coût, comme l'avait déjà souligné l'OCDE en 1999. Le décret « Ronchi », n° 135 du 25 septembre 2009, a notamment prévu que la gestion des services publics locaux – et notamment celle des transports – serait désormais conférée dans les conditions du droit commun à des sociétés mixtes où les partenaire privés ne détiendront pas moins de 40 % du capital et, seulement à titre dérogatoire – et après avis de l'équivalent du Conseil de la concurrence –, aux entreprises locales possédées par les collectivités concédantes. La question de l'application des procédures au terme desquelles les transports sont concédés – dans le but de réduire les coûts – demeure donc essentielle.

Le Programme des infrastructures stratégiques élaboré en septembre 2010 par le ministère des Transports insiste sur la nécessité de résoudre durablement le problème de financement du transport public local. Il propose que la Conférence unifiée État - régions analyse l'existant afin d'envisager d'homogénéiser les prestations et les tarifs de transport en éliminant ceux caractérisés par une faible productivité et en réaffectant les ressources économisées. Puis ce ministère préparera, pour chaque zone où existe, ou bien est en préparation, un système de transport public, un tableau de financement y afférent. Le même document insiste sur les effets bénéfiques enregistrés par l'introduction du tarif unique qui a permis de diminuer les coûts de 20 à 30 % et d'accroître les recettes d'environ 25 %.

Enfin le ministère envisage de revoir les contrats de service conclus par les régions et de constituer, en lien avec celles-ci, un organisme national de contrôle des pratiques en matière de transport, d'accorder une aide spécifique aux régions qui atteindront certains objectifs d'amélioration de la gestion et de financer des investissements nouveaux en véhicules de transports.





ORGANISATION DE LA COMPÉTENCE « TRANSPORT »  
ENTRE LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE COLLECTIVITÉS LOCALES

## SUISSE

En Suisse, le transport public local correspond au transport public urbain qui relève de la compétence des communes.

Dans les grandes agglomérations, la compétence en matière de transport public est partagée entre les communes et les cantons. Depuis le rapport du Conseil fédéral du 19 décembre 2001 sur la politique des agglomérations de la Confédération, cette dernière conduit une politique des agglomérations qui favorise la coopération entre la Confédération, les cantons et les communes ainsi que la coopération au sein des agglomérations en matière de transport.

L'offre de transport public local est complétée par l'offre de transport public régional. Le transport public régional relève de la compétence des cantons qui sont constitués de plusieurs régions.

### **1. Le transport public régional**

Le transport public régional relève du droit fédéral. Il est notamment régi par la loi sur le transport des voyageurs (LTV) du 20 mars 2009 et l'ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs du 11 novembre 2009.

Les prestations de transport sont commandées conjointement par la Confédération et les cantons, tous les deux ans, à la suite d'une procédure d'appel d'offres et sont mentionnées dans « une convention de prestations » signée par les autorités organisatrices et les entreprises de transport. Celle-ci prévoit, outre les horaires et les tarifs, une indemnisation des coûts non couverts par l'exploitation.

Les tâches de planification, de coordination et de commande sont principalement assurées par les cantons.

Le montant de l'indemnisation est négocié chaque année sur la base des coûts prévisionnels des entreprises de transport sélectionnées. Il est pris en charge pour moitié par la Confédération et pour moitié par les cantons concernés. La répartition du coût entre les cantons est fixée par la Fédération.

Dans la plupart des cantons, les communes contribuent au financement du transport public régional selon des modalités diverses. Leur participation couvre en moyenne 30 % et 50 % des coûts incombant aux cantons. Les clés de répartition entre les communes sont également différentes d'un canton à l'autre. Elles prennent en compte la population et la qualité de l'offre de transport public dans la commune.

Dans le domaine du transport ferroviaire, la loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 modifiée prévoit en outre que « la Confédération et les cantons financent en commun l'infrastructure ferroviaire ».

Les prestations en matière d'infrastructures ferroviaires sont commandées conjointement par la Confédération et les cantons concernés selon un schéma analogue à la commande des prestations de transport. Une indemnisation est également fixée dans la convention signée entre les commanditaires et les entreprises ferroviaires sur la base des comptes prévisionnels présentés par celles-ci. Elle est « prioritairement destinée au bon entretien de l'infrastructure ferroviaire et à son adaptation aux besoins du trafic ainsi qu'à l'état de la technique ».

Par ailleurs, la Confédération peut « octroyer ou cautionner des prêts avec ou sans intérêts ou accorder des contributions » à une entreprise qui « souhaite construire ou compléter des installations ou des équipements, ou acquérir des véhicules pour augmenter sensiblement la rentabilité, la capacité, ou la sécurité de son exploitation ou prendre des mesures en faveur des handicapés ».

La confédération prend en charge au plus 55 % du coût des infrastructures. Elle fixe la répartition du coût entre les cantons qui, quant à eux, décident si les communes participent ou non au financement de cette indemnité.

## **2. Le transport public d'agglomération**

Le transport public d'agglomération est financé par les communes et les cantons. Depuis 2008, la Confédération cofinance des projets d'agglomération, établis par les cantons et les communes, qui « coordonnent urbanisation et transports et qui limitent les effets négatifs sur l'environnement ».

La loi fédérale sur le fonds d'infrastructure pour le trafic d'agglomération, le réseau des routes nationales, les routes principales dans les régions de montagne et les régions périphériques du 6 octobre 2006, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2008, a créé ce fonds en vue de financer notamment « des contributions aux mesures visant à améliorer les infrastructures de transport dans les villes et dans les agglomérations ».

Le fonds est alimenté chaque année par une partie des produits nets prévus à l'article 86 alinéa 3 de la Constitution, soit la moitié du produit net de l'impôt à la consommation sur les carburants et une partie de la redevance pour l'utilisation des routes nationales pour les véhicules à moteur et leurs remorques hors poids lourds.

Ce fonds doit permettre d'affecter, sur une durée de vingt ans à compter de 2008, 20,8 milliards de francs suisse (un peu plus de 16,1 milliards d'euros), dont 6 milliards (environ 4,7 milliards d'euros) aux infrastructures destinées au trafic d'agglomération et éventuellement aux frais supplémentaires relatifs à l'utilisation de matériel roulant spécifique qui « permet de réaliser des économies significatives en matière d'infrastructure ».

Les contributions fédérales versées par l'intermédiaire de ce fonds permettent de financer jusqu'à 50 % des projets d'agglomération<sup>1</sup> retenus par le gouvernement fédéral dans le programme « trafic d'agglomération » une fois celui-ci adopté par l'Assemblée fédérale.

Les projets d'agglomération doivent satisfaire à des exigences de base :

- démarche participative (cantons, communes et population) ;
- définition d'un organisme responsable (processus d'élaboration et mise en œuvre) ;
- analyse de l'état actuel et des tendances de développement, identification des forces, faiblesses, opportunités, menaces et besoins d'action ;
- développement de mesures dans tous les domaines, s'intégrant dans une suite logique reliant vision d'ensemble (coordination des domaines de l'aménagement du territoire et des systèmes de transport), stratégies sectorielles et classement des priorités ;
- description et argumentation du classement des priorités ;
- mise en œuvre (instruments de planification qui ont force obligatoire, faisabilité) et procédure de contrôle.

Les projets d'agglomération doivent également répondre à des critères d'efficacité :

- amélioration de la qualité du système de transports (trafic piétonnier et cycliste, transport public, réseau routier, accessibilité et intermodalité) ;
- développement de l'urbanisation à l'intérieur du tissu bâti ;
- accroissement de la sécurité du trafic ;

---

<sup>1</sup> Il s'agit des agglomérations figurant sur une liste établie par le Gouvernement fédéral

– réduction des atteintes à l’environnement et de l’utilisation des ressources.

### **3. Le transport public urbain**

Le transport public urbain n’est pas financé par la Confédération mais par la ou les communes qui commandent les prestations. Toutefois, la plupart des lois cantonales sur les transports publics prévoient une participation des cantons au financement des prestations de transports publics urbains que ces collectivités agréent.

Dans la plupart des cas, l’exploitation du réseau est confiée à des entreprises de transport du secteur public qui sont le plus souvent propriétaires des infrastructures et du matériel roulant.

ORGANISATION DE LA COMPÉTENCE « TRANSPORT »  
ENTRE LES DIFFÉRENTS NIVEAUX DE COLLECTIVITÉS LOCALES

**ANNEXE : DOCUMENTS ANALYSÉS**

**ALLEMAGNE**

*Regionalisierungsgesetz – ReG*

loi fédérale relative à la régionalisation du transport public de proximité du 27 décembre 1993 modifiée

*Personenbeförderungsgesetz – PbefG*

loi fédérale sur le transport de personnes du 21 mars 1961 modifiée

*Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz –GVFG*

loi sur les aides financières de l'État fédéral pour l'amélioration des conditions de transport des communes du 18 mars 1971 modifiée

**ESPAGNE**

Constitución española, artículos 141, 148

constitution espagnole, articles 141 et 148

*Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras*

loi n° 25 du 29 juillet 1988, sur les routes

*Sentencia del Tribunal constitucional 65/1988 de 18 de marzo*

arrêt du Tribunal constitutionnel n° 65 du 18 mars 1998

*Ley orgánica 8/1980 de 22 de septiembre, de financiación de las comunidades autónomas*

loi organique n° 8 du 22 septembre 1980, sur le financement des communautés autonomes

*Ley orgánica 5/1987 de 30 de julio, de delegación de facultades del Estado en las comunidades autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable*

loi organique n° 5 du 30 juillet 1987 portant délégation des compétences de l'État aux communautés autonomes en ce qui concerne les transports par route et par câble

*Ley orgánica 2/2007 de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía*

loi organique n° 2 du 19 mars 2007 de réforme du statut d'autonomie pour l'Andalousie

*Ley 8/2001 de 12 de julio, de carreteras de Andalucía*

loi n° 8 du 12 juillet 2001 sur les routes de l'Andalousie

*Ley 2/2003 de 12 de mayo, de ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía*

loi n° 2 du 12 mai 2003 sur les transports urbains et métropolitains de voyageurs en Andalousie

*Ministerio de Fomento, Anuario estadístico 2009*

ministère de l'Équipement, annuaire statistique 2009

J. M. Vassallo Magro, R. Izquierdo, *Infraestructura pública y participación privada : conceptos y experiencias en América y España*, Corporación Andina de Fomento, 2010.

[...] infrastructure publique et participation privée : concepts et expériences en Amérique et en Espagne [...]

## **ITALIE**

*Costituzione della Repubblica italiana, articolo 117*

constitution de la République italienne, article 117

*Decreto legislativo 19 novembre 1997 n° 422, conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4 comma 4, della legge 15 marzo 1997 n° 59*

décret législatif n° 422 du 19 novembre 1997 portant dévolution aux régions et aux collectivités locales de fonctions et d'obligations en matière de transport public local, en vertu de l'article 4, alinéa 4, de la loi n° 59 du 15 mars 1997

*Legge regionale 4 gennaio 2000 n° 1, norme in materia di trasporto pubblico locale, in attuazione del decreto legislativo 19 novembre 1997, n° 422*  
loi régionale n° 1 du 4 janvier 2000, portant règles en matière de transport public local en application du décret législatif n° 422 du 19 novembre 1997

*OCDE, Etudes économiques, Italie, 1999*

*Consiglio nazionale dell'Economia e del lavoro, Osservazioni e proposte. Trasporto pubblico locale, 28 aprile 2005*  
conseil national de l'économie et du travail, observations et propositions, transport public local, 28 avril 2005

*Accordo governo-regioni sul trasporto pubblico di interesse regionale e locale, 12 dicembre 2007*  
accord gouvernement - régions sur le transport public d'intérêt régional et local, 12 décembre 2007

*Legge 24 dicembre 2007 n° 244, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008), art. 1 - 298*  
loi n° 244 du 24 décembre 2007, dispositions pour l'élaboration du budget annuel et pluriannuel de l'État (loi de finances pour 2008), art. 1, alinéa 298

*ISFORT, La riforma del trasporto pubblico locale nelle regioni : lo stato di attuazione e le prospettive, luglio 2008*  
[...], la réforme du transport public local dans les régions : l'état de mise en œuvre et les perspectives, juillet 2008

*Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Programma Infrastrutture strategiche, 8° allegato, Infrastrutture, settembre 2010*  
ministère des Infrastructures et des transports, programme infrastructures stratégiques, 8<sup>e</sup> annexe, infrastructures, septembre 2010

*Corte dei Conti, deliberazione n° 10/2010/G*  
cour des comptes, délibération n°10/2010/G

*Camera dei Deputati, XVI Legislatura, Dossier di documentazione, Documentazione per l'esame di progetti di legge, Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica, D. L. 78/2010 – A. C. 3638*  
chambre des députés, XVI<sup>ème</sup> législature, dossier documentaire, documentation pour l'examen de projets de loi, mesures urgentes en matière de stabilisation financière et de compétitivité économique [...]

*Conferenza delle regioni e delle provincie autonome, Riduzione delle risorse statali e trasporto pubblico locale – misure di politica regionale – contratti di servizio per il trasporto ferroviario regionale di Trenitalia, Roma, 9 dicembre 2010*

conférence des régions et des provinces autonomes, la réduction des ressources de l'État et le transport public local – mesures de politique régionale, contrats de services pour le transport ferroviaire régional de Trenitalia, Rome, 9 décembre 2010

*Accordo tra il governo e le regioni, Roma, 16 dicembre 2010*

accord entre le gouvernement et les régions, Rome, 16 décembre 2010

*ISFORT, Il lungo periodo della riforma del trasporto pubblico locale. Una lettura « critica » delle norme, febbraio 2011*

[...], la longue marche de la réforme du transport public local. Une lecture « critique » des règles, février 2011

## **SUISSE**

*Loi sur le transport des voyageurs (LTV) du 20 mars 2009*

*Ordonnance sur l'indemnisation du trafic régional de voyageurs du 11 novembre 2009*

*Loi fédérale sur les chemins de fer du 20 décembre 1957 modifiée*