



TRANSPORT/EUROPE #13

LES TRANSPORTS LOCAUX EN EUROPE : INSTITUTIONS ET PRATIQUES

Les transports locaux constituent une part primordiale des systèmes de mobilité, en termes de nombre de déplacements comme de moyens mobilisés. Ils marquent la vie quotidienne de tous les habitants et reçoivent une attention croissante. « *Transport local* » s'entend de façon générique, englobant transport urbain et transport périurbain, à l'échelle d'une ville ou de son agglomération, mais aussi d'un territoire rural, et englobe tous les modes de transport, individuels et collectifs.

Les collectivités territoriales jouent un rôle de plus en plus grand dans la définition et la mise en œuvre des politiques de transport. L'OPSTE dresse ici un tableau comparatif des questions qui structurent leurs débats et leurs décisions. Une question est présente dans chaque situation nationale et au niveau européen,

celle de la place de l'automobile dans les mobilités et des manières d'en restreindre ou à tout le moins d'en réguler et modifier l'usage. Les réponses forment un panorama varié, dévoilant des enjeux et des perspectives de long terme.

Nonobstant le principe de subsidiarité, l'influence de l'Union européenne est sensible en matière de transports locaux, en particulier pour promouvoir une mobilité durable.

La session de l'OPSTE qui s'est tenue en octobre-novembre 2025 a porté sur la répartition des compétences entre les niveaux de collectivités en matière de transports locaux et sur les pratiques de mobilité locale, telles que les données disponibles les éclairent, et sur les principaux objectifs des politiques publiques locales.

Les transports locaux en Europe : une part majeure du système de transport

Les transports locaux utilisent une part importante des infrastructures et des véhicules et sont la source d'importantes consommations liées et notamment des consommations d'énergie. Par leurs performances, leur occupation de l'espace public, leurs coûts et leurs prix, les temps passés, les effets externes, etc., ils touchent la vie quotidienne de chacun et façonnent le territoire. En outre, les transports locaux sont liés aux transports à longue distance, et la qualité de leur connexion est un gage de bon fonctionnement du système global.

Le transport local s'entend ici de manière générique. Il désigne un transport de distance relativement courte, le plus souvent inférieure à 50 km. Pour les transports de personnes, on compte en moyenne **trois déplacements locaux par jour et par personne**, à pied ou avec un moyen de transport privé ou public. Les contributions des experts de l'OPSTE montrent que, partout en Europe, le moyen de transport le plus utilisé, en particulier pour les transports locaux, est l'automobile¹. Une telle situation est le résultat de la motorisation massive des ménages, à partir des années 1960, qui a transformé tout à la fois leurs pratiques de transport et permis une modification structurelle de l'occupation de l'espace, l'**étalement urbain**. Le taux de motorisation moyen dans l'Union européenne est aujourd'hui de **578 automobiles pour 1 000 habitants**. L'automobile assure 82 % des transports terrestres motorisés de personnes dans l'Union européenne (mesurés en passagers-kilomètres) et représente environ 80 % du budget des ménages consacré au transport (lui-même égal à 12,5 % de leurs revenus en 2022)².

Rappel historique : l'expansion routière

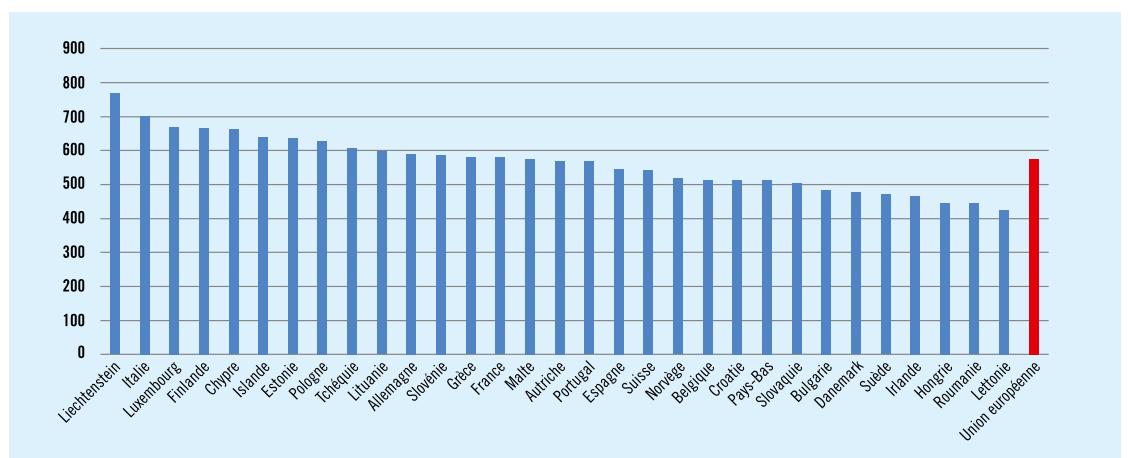
En 1954, le réseau routier français se décomposait entre un réseau principal de 80 000 km (routes nationales) et un réseau secondaire de 611 000 km (routes départementales, chemins vicinaux et voies urbaines), soit un total de 681 000 km. En 2022, il comprend un réseau principal réduit à 21 000 km (autoroutes et routes nationales) et un réseau secondaire de 1081 000 km (routes départementales et routes communales), soit un total de 1 102 000 km. Lors des dix dernières années, le réseau des routes communales a augmenté de 3 500 km par an.

En 1954, le parc automobile français était de 2,7 millions d'automobiles. Il est de 40 millions en 2025. En 1960, 25 % des ménages possédaient une voiture, 85 % aujourd'hui (40 % disposant de deux voitures ou plus).

Sources : *Rapport sur les comptes de la Nation 1954*, CCTN, s.d., et *Chiffres clés du transport*, ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, 2025.

Pour des raisons économiques et écologiques, cette situation est aujourd'hui remise en débat, mais son dépassement prendra probablement autant de temps qu'elle en a mis pour s'installer. Le thème dominant les réflexions sur les mobilités (et en particulier les mobilités locales) en Europe est ainsi la place de l'automobile et, complémentairement, sa décarbonatation. Dans son analyse des élections européennes de 2024, l'OPSTE avait montré qu'en matière de transport le thème le plus saillant de la campagne et aussi le plus clivant, était celui de l'avenir de l'automobile³.

Parmi les pays les moins motorisés en Europe, on compte des pays de l'est de l'Union ayant eu accès tardivement à l'automobile (Lettonie, Roumanie, Hongrie) mais aussi des pays de l'ouest de l'Union qui



Taux de
motorisation
en Europe
(automobiles
pour 1 000
habitants),
2024.

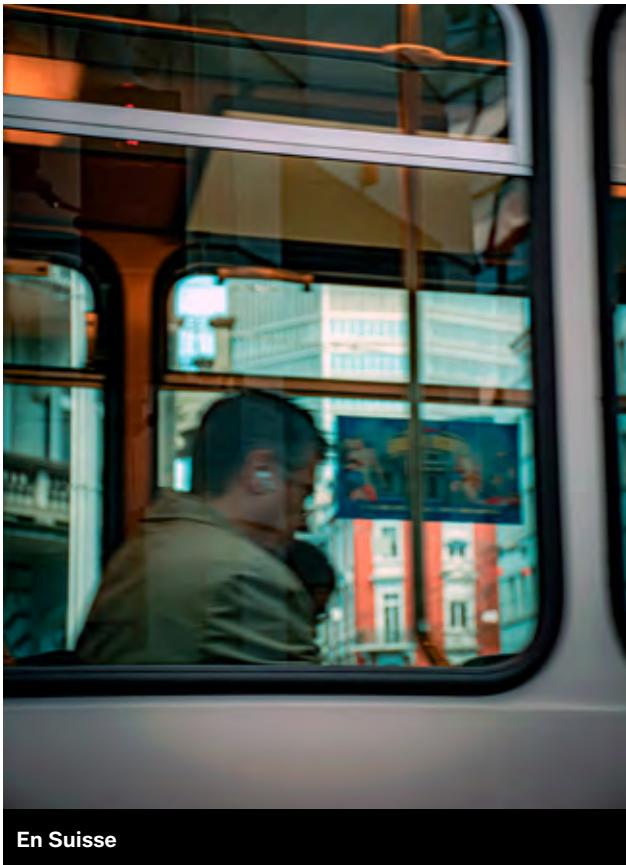
Source : Eurostat

1. - Après la crise du covid et alors que la politique européenne était sous le signe du Pacte vert (Green Deal), l'OPSTE a abordé à plusieurs reprises la question de la décarbonation des transports, et notamment de l'automobile. Voir :

- [Décarbonation des transports en Europe](#), Transport / Europe n°6, décembre 2022
- [Sobriété et transport en Europe](#), Transport / Europe n°7, février 2023
- [Décarbonation du transport routier en Europe](#), Transport / Europe n°8, juillet 2023

2. - Source : Eurostat.

3. - OPSTE, [La place des transports dans les élections européennes](#), Transport / Europe n°11, décembre 2024.



En Suisse

ont développé des politiques de réduction de l'usage de l'automobile (Suède, Danemark).

Transports locaux et institutions

Aujourd'hui, la priorité politique va dans bien des pays aux « mobilités du quotidien » (l'expression est la même en allemand : *Alltagsmobilität*), après une phase où le développement des réseaux du transport à longue distance (autoroutes, trains à grande vitesse, aéroports) était mis en avant. Avec la décentralisation politique, les élus sont plus attentifs aux mobilités locales dont ils ont la compétence, qui représentent une part importante du budget de leur collectivité et qui entrent dans les choix de vote de leurs électeurs. La répartition des compétences entre les différents niveaux institutionnels (allant des communes jusqu'à l'Union européenne pour les 27 pays qui en sont membres) prend en compte cette évolution.

Rôle de l'Union européenne

La politique des transports est une des deux politiques communes nommées par le Traité de Rome de 1957 fondant la Communauté économique européenne (CEE).

Pourtant, la situation est ambiguë en matière de transports locaux. En vertu du principe de subsidiarité⁴, l'Union n'a guère de compétence en matière de transports locaux, hormis dans le cadre du règlement sur le Réseau transeuropéen de transport (RTE-T)⁵. Celui-ci implique la réalisation d'un Plan de mobilité urbaine durable (PMUD, *Sustainable Urban Mobility Plans* ou SUMPs en anglais) dans chacun des 431 nœuds du réseau, ainsi que la réalisation d'un pôle multimodal pour les marchandises et d'un autre pour les voyageurs.

Toutefois, l'Union exerce un pouvoir prescriptif à travers les communications de la Commission relatives aux transports urbains, pour l'élaboration de Plans de mobilité urbaine durable. De plus, l'Union finance des projets concrets entrant dans cette démarche de soutenabilité, en particulier dans les pays ayant accédé tardivement à la motorisation des ménages et réticents à limiter la place de l'automobile dans l'espace urbain.

Compétences des institutions territoriales des États européens en matière de transport

Les transports locaux sont très majoritairement de la **responsabilité de collectivités territoriales** (qui peuvent s'organiser en plusieurs niveaux), mais parfois avec l'intervention du pouvoir central. Par exemple, tel est le cas en Belgique pour les chemins de fer, qui restent un des attributs du pouvoir fédéral (avec Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure, et la SNCB, entreprise ferroviaire) ou en Espagne (avec le Gif et la Renfe).

L'organisation des responsabilités, des décisions et des financements est fixée par l'architecture institutionnelle : quels sont les niveaux d'instances politiques territoriales et sont-ils emboîtés (comme des communes dans une intercommunalité) ou superposés, avec ou sans hiérarchie d'un niveau à l'autre ? On observe ainsi ici et là l'existence de communes (de taille et de population très inégales, puisqu'il y en a 342 aux Pays-Bas et 34 875 en France – soit cent fois plus), d'intercommunalités (dénommées syndicats, districts, communautés, etc.), de départements (ou arrondissements, députations, districts, provinces), de régions (ou cantons, Länder, voïvodies, communautés autonomes) et enfin d'un État central ou fédéral.

Pour permettre des comparaisons entre les pays, l'Union européenne a établi la Nomenclature des unités territoriales statistiques de l'Union européenne (Nuts, voir le schéma Institutions territoriales en Espagne, [page 17](#)).

4. - Principe politique selon lequel une autorité centrale ne peut effectuer que les tâches qui ne peuvent pas être réalisées à l'échelon inférieur.

5. - Ce règlement adopté une première fois en 2013 a été révisé en 2024 – voir [Règlement \(UE\) 2024/1679 sur les orientations de l'Union européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport](#).



L'Union européenne et la mobilité urbaine durable

Malgré le principe de subsidiarité, l'Union européenne se préoccupe depuis de nombreuses années de la mobilité urbaine. Le Livre vert « Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine » date de 2007⁶. S'il n'existe pas de législation européenne proprement dite en la matière hormis le règlement sur le RTE-T, l'Union intervient à travers des communications (non contraignantes) et des soutiens financiers à la mobilité urbaine durable.

Après le livre blanc « Feuille de route pour un espace européen unique des transports vers un système de transport compétitif et économe en ressources » de 2011⁷, la Commission publie en 2013 la communication « Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources »⁸. Elle y préconise l'élaboration de PMUD, adaptés à chaque situation propre et visant à favoriser un développement équilibré et une meilleure intégration des différents modes de transport dans les zones urbaines.

La communication de la Commission de 2021 présente, dans le contexte du Pacte vert, « Le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine »⁹. Elle y tire les leçons du covid et préconise :

- Une approche renforcée des nœuds urbains du RTE-T ainsi que des PMUD et des plans de gestion de la mobilité ;
- La mise en place d'un suivi des progrès et d'indicateurs de mobilité urbaine durable ;
- Des services de transports en commun attrayants soutenus par une approche multimodale et par la numérisation ;
- Une attention renouvelée à la marche, au vélo et à la micromobilité ;
- Une logistique urbaine de fret et des livraisons du dernier kilomètre à émissions nulles ;

La numérisation et l'innovation pour de nouveaux services de mobilité, toutes ces mesures visant à « aller vers des villes neutres pour le climat : transports urbains résilients ».

La recommandation de la Commission de 2023¹⁰ revient sur « les programmes nationaux de soutien à la planification de la mobilité urbaine durable ».

Le **règlement RTE-T**, révisé en 2024, a une dimension contraignante : en particulier, chacun de ses 424 nœuds urbains doit se doter d'un PMUD et construire une plateforme multimodale pour les voyageurs, et plus tard une plateforme pour le fret. Dans le contexte politique actuel (où s'affirment les préoccupations de souveraineté, de compétitivité et de sécurité), quelles seront les ressources disponibles pour les nœuds urbains alors que le futur MIE devrait, d'après la proposition faite par la Commission européenne en juillet 2025 pour le cadre financier pluriannuel de l'UE pour 2028-2034, se recentrer sur les sections transfrontalières manquantes pour compléter le réseau central et le réseau central étendu du RTE-T, et sur la mobilité duale civile et militaire? Si certains investissements dans les nœuds urbains devraient pouvoir continuer à être financés par le MIE 2028-2034, en rentrant dans la priorité relative aux sections transfrontalières, des incertitudes demeurent notamment quant à l'éligibilité au futur MIE des plateformes multimodales pour le transport de voyageurs. Il n'est pas exclu que le financement de ces dernières relève à partir de 2028 des plans de partenariat national et régional, qui vont regrouper l'ensemble des fonds européens aujourd'hui en gestion partagés (comme les fonds de la politique de cohésion ou de la Pac) : les choix d'investissement relèveront alors des États membres.

6. - Commission européenne, [Livre vert - Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine](#), 2007, 25 p.

7. - Commission européenne, [Feuille de route pour un espace européen unique des transports : vers un système de transport compétitif et économe en ressources](#), 2011

8. - Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, [Ensemble vers une mobilité urbaine compétitive et économe en ressources](#), 2013, 15 p.

9. - Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, [Le nouveau cadre de l'UE pour la mobilité urbaine](#), 2021, 25 p.

10. - Recommandation (UE) 2023/550 de la Commission du 8 mars 2023 sur les [Programmes nationaux de soutien à la planification de la mobilité urbaine durable](#), 2023, 11 p.

L'hétérogénéité des organisations, fruit d'une histoire politique et culturelle propre, est grande d'un pays à l'autre, mais aussi à l'intérieur d'un même pays dans les cas d'administration décentralisée ou fédérale. En règle générale, la répartition des responsabilités s'opère selon une logique de subsidiarité dans chaque pays. Les transports locaux sont de la responsabilité des communes (et associations de communes puisque les bassins de mobilité dépassent très souvent les limites administratives d'une municipalité, même dans les villes moyennes).

Les transports régionaux sont du ressort d'une entité plus vaste. Dans plusieurs pays, cette responsabilité fut longtemps celle des départements, provinces, districts, etc., de rang Nuts 3 quelle que soit leur dénomination (et qui peuvent être d'une taille très différente à l'intérieur d'un pays et d'un pays à l'autre). La tendance historique à l'allongement des distances quotidiennes de transport, permise par les moyens de transport modernes (mais à budget de temps constant, de l'ordre d'une heure par jour en moyenne), pousse à confier cette responsabilité à une entité plus vaste, de rang Nuts 2 (région, canton, communauté automne, Land, etc.).

On constate cette évolution en Grèce, où les départements n'existent plus, en Italie avec le déclin du rôle des provinces, en France (où les régions sont désormais autorités organisatrices de transport public avec un rôle de « chef de file »), etc.

- En Allemagne, le réseau ferroviaire appartient à l'État fédéral mais les Länder, États fédérés, ont la charge du transport ferroviaire local de passagers (*Schienenpersonennahverkehr, SPNV*¹¹).
- En Belgique, la région Bruxelles capitale, qui compte 19 communes, est responsable des transports publics locaux (bus, tram, métro).
- Aux Pays-Bas, depuis la Loi sur les transports de personnes de 2000, les provinces (qui ne sont que douze pour l'ensemble du pays) sont, davantage que les communes, en charge des transports collectifs.
- En Pologne, chaque voïvodie élabore son plan de transport régional selon sa propre méthode.
- En Roumanie, la mobilité urbaine fait depuis une loi de 2023 l'objet d'une approche nouvelle, intégrée et multimodale avec le Plan de mobilité urbaine durable. Ce plan est détaillé au niveau des Unités d'aménagement du territoire (UAT) dans le Plan local d'urbanisme (PLU).
- En Suisse, la confédération est responsable des transports collectifs à longue distance mais intervient aussi, avec les cantons, dans les transports régionaux et contribue aux infrastructures de transport dans les agglomérations. Les 26 cantons sont responsables des transports régionaux mais interviennent aussi dans les transports locaux et d'agglomération.

Cette évolution s'inscrit dans une réflexion plus large dépassant le champ des transports, et visant à simplifier l'empilement de couches d'administration territoriale. Mais, si l'échelon intermédiaire entre communes et régions perd de sa puissance voire disparaît, un autre phénomène apparaît comme une contre-tendance, **la métropolisation**. Les entités urbaines les plus puissantes structurent un espace plus vaste, groupant de nombreuses communes, organisé en cercles concentriques ou polycentriques. Les mobilités à l'intérieur des métropoles et de leur périphérie requièrent, outre l'automobile qui est le plus souvent le mode le plus utilisé, plusieurs moyens de transport public aux performances différentes et complémentaires : bus, tramways et bus à haut niveau de service (BHNS), voire métro et train régional.

Un tel système complexe nécessite un dispositif législatif spécifique.

- En France, les besoins de transport spécifiques des métropoles font l'objet d'une loi sur les Services express régionaux métropolitains (Serm)¹², transposant aux grandes villes de province l'expérience de la métropole parisienne (où se construit notamment le Grand Paris express).
- En Espagne, le consortium des transports de la région de Madrid réunit plusieurs communes et, pour ce qui est du transport ferroviaire, traite avec le ministère des Transports et de la Mobilité soutenable
- En Italie, pendant la période où les provinces ont été mises en sommeil, la responsabilité des transports locaux est passée aux régions et aux villes métropolitaines (*Città Metropolitane*).
- Aux Pays-Bas, les villes d'Amsterdam et de Rotterdam ont le statut spécial des « régions de transport ».

Organisation des transports locaux

La formule la plus courante en Europe d'organisation des transports locaux (urbains et régionaux) est désormais **la concession des transports collectifs** à des opérateurs à travers une procédure d'appel d'offres, conformément aux textes européens. Toutefois, ceux-ci n'interdisent pas la formule de la régie (selon laquelle une entité publique se dote de sa propre entreprise, entreprise de transport en l'occurrence), à condition que celle-ci ne se porte pas candidate à une concession mise en concurrence en dehors de son propre périmètre.

La notion de service public a une signification différente d'un contexte politique – voire philosophique – à un autre. Dans les textes européens, la fourniture d'un « service d'intérêt général » (SIG) par une autorité publique ne se justifie que dans la mesure où le mar-

11. - [Wet van 6 juli 2000, houdende nieuwe regels omtrent het openbaar vervoer, gesloten busvervoer en taxivervoer](#)

12. - [Loi n° 2023-1269 du 27 décembre 2023 relative aux services express régionaux métropolitains](#)



ché n'est pas en mesure d'y pourvoir. En allemand, la notion de *Daseinsforsorge* a un sens plus profond et désigne « le souci de l'essentiel pour l'existence humaine ». En France, selon une approche plus juridique, sont mis en avant les trois principes d'égalité, de continuité et de mutabilité du service public.

- En Allemagne, de nombreuses villes assurent les services publics municipaux, dont les transports, avec leurs régies municipales (*Stadtwerke*).
- En Belgique, la Société des transports intercommunaux de Bruxelles (Stib) est une association de droit public, propriété de la région Bruxelles capitale. Les relations entre l'autorité organisatrice et l'exploitant sont contractualisées.
- En Espagne, les communautés autonomes du Pays basque et de Catalogne créent leur propre entreprise ferroviaire en partenariat avec la Renfe (l'entreprise ferroviaire nationale historique).
- En France, l'entreprise historique des transports parisiens, la RATP, est désormais mise en concurrence avec d'autres opérateurs, alors qu'elle se porte candidate à la gestion d'autres réseaux urbains à travers une de ses filiales.

- En Grèce, l'entreprise publique OSY gère le métro, les tramways, les trolleybus et les bus de l'agglomération d'Athènes.
- Aux Pays-Bas, la gestion du chemin de fer national, qui assure une couverture très dense et intensive du territoire, est confiée en totalité et sans appel d'offres à l'opérateur historique NS. Cette formule est contestée par la Commission européenne.

La libéralisation des marchés de transport local a la forme d'une **concurrence pour le marché**, à la différence de la concurrence sur le marché comme dans les cas d'accès libre au réseau que l'on observe pour les trains à grande vitesse en Italie, en France et en Espagne. Sur la base d'un cahier des charges et à la suite d'un appel d'offres, les opérateurs retenus reçoivent, sur un territoire et pour une durée donnés, la concession d'un service de transport public. Sur des périmètres et avec des dénominations divers, des autorités organisatrices des transports sont mises en place par les administrations publiques décentralisées et sont responsables de la planification des transports, des contrats avec les opérateurs, des tarifs, de l'information aux usagers.

- En France, l'organisation en autorité organisatrice des mobilités (AOM) est obligatoire pour les métropoles (plus de 400 000 habitants), les communautés urbaines (plus de 250 000 habitants) et les communautés d'agglomération (plus de 50 000 habitants) et optionnelle pour les communautés de communes. Les AOM ont pour missions obligatoires l'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes, le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, etc.
- En Italie, la planification et le pilotage des transports publics sont assurés par des agences de mobilité. Sous diverses formes, elles sont présentes dans sept régions sur 21 couvrant 55 % de la population italienne.
- Aux Pays-Bas, les provinces attribuent des concessions multimodales (trains et bus) aux opérateurs de transport local, pour une durée d'une dizaine d'années en général. Dans une telle évolution, le rôle de l'État a évolué. S'il reste opérateur de transport dans les pays où l'entreprise ferroviaire historique est restée dans les mains publiques, l'**État devient davantage régulateur** dans le sens où il veille à ce que l'ouverture des marchés de transport à la concurrence respecte des règles d'égal traitement des opérateurs par les autorités publiques concédantes¹³.

13. - Voir : OPSTE, [Les autorités de régulation des transports en Europe](#). Transport / Europe n° 9, septembre 2023.

Pratiques de mobilité

Si les schémas organisationnels de base se retrouvent d'une situation à l'autre, on constate **des différences significatives quant au fonctionnement effectif** des systèmes de transport local, en termes d'offre de transport, de nombre de déplacements, de répartition entre transports individuels et collectifs et entre modes de transport, de financement des investissements, de répartition de l'exploitation entre entités publiques et entreprises, de tarification de l'usage des transports publics, etc.

Ceci résulte à la fois des objectifs des politiques de transport menées localement (accent mis sur l'automobile ou les transports collectifs, l'environnement, la sécurité, la desserte fine du territoire, sur l'affectation de l'espace public, etc.) et des moyens qui y sont consacrés. L'apprehension des systèmes de mobilité dans leur dispositif et leurs performances repose sur des informations très inégales et souvent imparfaites d'un pays à l'autre. De grandes tendances se dégagent néanmoins du tableau d'ensemble présenté dans les pages qui suivent.

Place de l'automobile

Dans le tableau suivant qui embrasse tous les transports terrestres motorisés de personnes, locaux et de longue distance, les pays sont classés par ordre décroissant de part de l'automobile dans la mobilité. Partout en Europe, l'automobile est le premier mode de transport de personnes, avec une part modale (en passagers-kilomètres) de 82,5 % en moyenne dans l'Union européenne et allant de 68 % en Hongrie à 91 % au Portugal. Pays de l'est et pays de l'ouest de l'Europe sont mélangés, tant en tête qu'en queue de ce classement. En outre, la Hongrie, la République tchèque, Chypre et la Grèce se détachent pour l'usage du bus et du car (9,9 % de part modale moyenne dans l'Union), tandis que la Suisse, l'Autriche et les Pays-Bas sont les pays qui attribuent la plus grosse part de leur trafic au train (7,6 % de part modale moyenne dans l'Union). Ces différences assez significatives résultent d'un héritage historique, elles montrent aussi qu'une politique pérenne peut influencer le partage modal, et notamment la part du train.

Partage modal du transport local

Au niveau local et hors des zones rurales, la répartition modale est très différente, faisant une plus large place aux transports collectifs ainsi qu'au vélo et à la marche¹⁴. La conjonction de la rareté de l'espace viaire et de la densité de la population rend impossible une desserte reposant exclusivement sur l'auto-

(p.km, %)	Auto-mobiles	Cars, bus et trolleybus	Trains
Portugal	91,0	4,8	4,2
Norvège	89,8	5,4	4,9
Lituanie	88,3	10,8	1,0
Slovénie	86,3	11,6	2,1
Royaume-Uni	86,2	5,2	8,5
Pays-Bas	85,5	2,7	11,8
Finlande	85,2	9,8	5,0
Croatie	85,1	11,9	3,0
France	84,6	5,6	9,9
Allemagne	84,5	7,2	8,3
Estonie	84,0	14,0	2,0
Luxembourg	83,6	12,2	4,3
Suède	83,5	7,3	9,2
Malte	83,1	16,9	0
Espagne	82,7	10,6	6,7
Bulgarie	82,3	15,1	2,6
Irlande	82,3	14,7	3,0
Chypre	81,8	18,2	0
Grèce	81,4	17,7	0,9
Italie	80,8	12,9	6,3
Danemark	80,6	9,7	9,7
Belgique	80,4	11,5	8,2
Lettonie	79,0	17,0	4,0
Roumanie	78,5	16,9	4,6
Pologne	78,2	15,5	6,3
Autriche	77,9	9,9	12,2
Slovaquie	77,6	15,1	7,4
Suisse	74,6	5,8	19,6
Tchéquie	72,8	18,8	8,4
Hongrie	68,6	21,3	10,0
Union européenne (27)	82,5	9,9	7,6

Partage modal du transport terrestre motorisé de voyageurs en Europe (UE + 3) passagers-kilomètres, %, 2023

Source : Eurostat

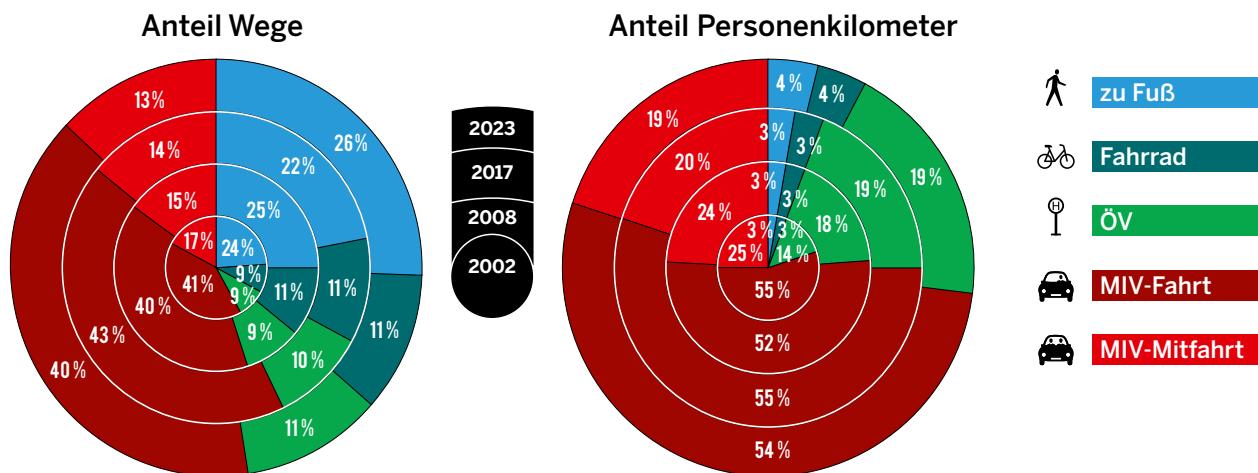
mobile, en particulier au centre des villes. Par exemple, dans la région d'Athènes-Le Pirée, l'automobile n'assure que la moitié des déplacements (voir le schéma Répartition modale des mobilités en Attique, [page 23](#)).

À l'intérieur des aires urbaines, la répartition modale est très différente d'un cas à l'autre. Les écarts sont pour une part le résultat des politiques de mobilité menées, au fil des ans, par les autorités compétentes,

14. - En règle générale, le parcours à pied pour se rendre au garage chercher une automobile ou aller à un arrêt d'autobus n'est pas pris en compte, le déplacement est classé comme en automobile ou en bus. Seuls les déplacements entièrement à pied sont enregistrés comme tels.

MODAL SPLIT

Wege



	Wege in Mio. pro Tag				Personenkilometer in Mio. pro Tag				Wegelänge in km 2023	
	2002	2008	2017	2023	2002	2008	2017	2023	Mittelwert	Median
zu Fuß	64	69	56	65	88	98	93	114	1,7	1,0
Fahrrad	25	29	28	28	82	96	112	118	4,3	2,1
ÖV	25	26	26	27	387	554	605	564	21,1	7,2
MIV-Fahrt	111	110	111	99	1 496	1 589	1 754	1 620	18,5	6,7
MIV-Mitfahrt	45	41	36	31	665	735	650	584	16,3	6,7
gesamt	270	275	257	250	2 717	3 080	3 214	3 000	11,9	3,8

Partage modal (déplacements et passagers-kilomètres) en Allemagne, 2002-2023
marche à pied, vélo, transports publics, conducteur seul, passagers d'une automobile

Source: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, [Mobilität in Deutschland](#) – MiD, 2023, 24 p.

et qui jouent à la fois sur la place donnée à l'automobile (partage de la voirie, offre de places de stationnement, plan de circulation) et sur l'offre de transports collectifs. Mais d'autres facteurs, socioéconomiques jouent aussi, qui interfèrent bien sûr avec les politiques et en particulier la taille de villes. On observe une plus grande pratique de la marche, du vélo et des transports publics (dont l'offre est abondante) dans les grandes villes, qui associent fortes densités et rareté de l'espace public, et au contraire un plus fort usage de l'automobile dans les petites villes, comme le montre l'exemple allemand. La nécessité de l'automobile est encore plus forte dans les zones rurales (voir le tableau Répartition modale des déplacements selon la taille des villes en Allemagne, [page 15](#)).

Cet exemple explique en outre pourquoi, si une évolution vers une part moins grande de l'automobile dans les mobilités quotidiennes est observable ici et là en Europe, elle se produit principalement dans le centre des plus grandes villes, avant de se diffuser dans des villes de moindre taille et dans des périphéries plus larges, et n'est donc pas très visible dans les moyennes nationales englobant tous les territoires.

Par exemple en Allemagne, de 2002 à 2023, on observe une légère diminution du nombre de déplacements et une légère augmentation du nombre de passagers-kilomètres. Le partage modal évolue graduellement, avec une augmentation de la part de la marche à pied, du vélo et des transports publics (ces trois modes additionnés passant de 18 % à 27 % des passagers-kilomètres de 2002 à 2023), une stabilité des parcours en « autosolisme » et une diminution des passagers non conducteurs d'une automobile.

Un autre facteur sensible, non indépendant du précédent, est le **niveau de vie des citadins**, comme le montre l'exemple italien. Les communes les plus pauvres sont celles où l'on utilise le moins la marche à pied, le vélo et les transports publics et où l'on dépend le plus de la moto et de l'automobile. Les communes les plus riches sont celles où le « taux de mobilité soutenable » est le plus élevé. Ce clivage social est également géographique : il différencie ville et campagne, petites villes et grandes villes, centre-ville et périphérie dans les grandes agglomérations, régions riches et régions pauvres (voir le tableau Partage modal des mobilités selon les revenus des habitants des communes en Italie, [page 27](#)).



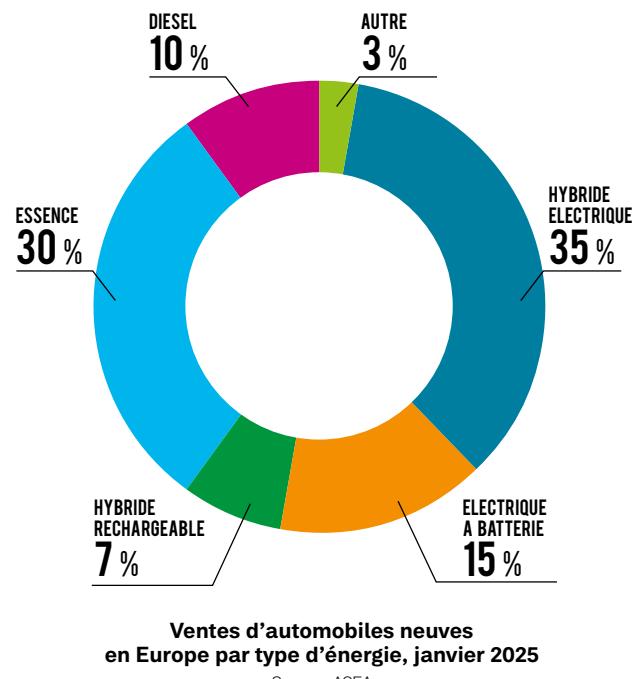
Łódź, Poland

Tendances

La dynamique des transports locaux n'est pas la même ici et là. Le passé récent a été marqué par la **crise du covid**, qui a affecté tous les déplacements de personnes (et beaucoup moins le fret) et en particulier les transports publics¹⁵. Des adaptations de court terme (télétravail certains jours de la semaine, recours accru au e-commerce, pistes cyclables provisoires) ont été partiellement pérennisées, modifiant les équilibres entre les modes (y compris la marche et le vélo) et mettant parfois en péril l'équilibre économique des opérateurs de transport public. La répartition des flux selon les jours de la semaine a changé, avec des pointes accentuées certains jours et une augmentation des mobilités pendant le weekend.

Dans certains pays, le volume des transports publics dépasse les volumes antérieurs à l'épidémie, ailleurs ces volumes ne sont pas rattrapés (et le seront-ils ?). Voir également le schéma Évolution de la fréquentation de la société de transport de Bruxelles, [page 16](#). Préoccupation souvent affichée, c'est dans le transports publics urbains que la décarbonation des transports progresse le plus vite, avec le verdissement des flottes de bus (voir le schéma Verdissement de la flotte des bus aux Pays-Bas, [page 30](#)).

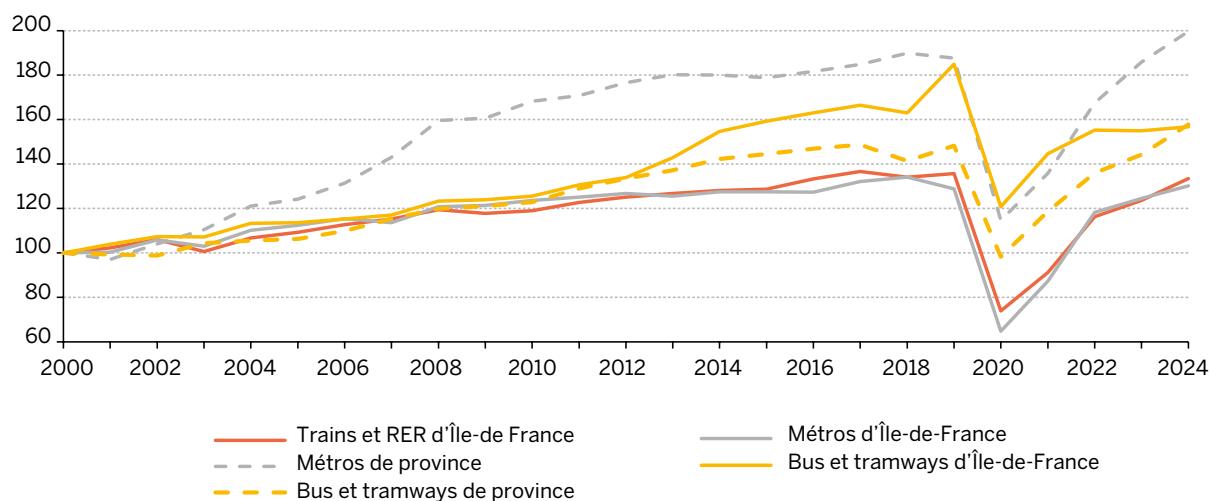
Quant à l'automobile, sa décarbonation est engagée mais moins vigoureusement, car les modèles proposés par les constructeurs européens ont longtemps été lourds et chers, que les flottes d'entreprises (qui alimentent le marché de l'occasion) s'électrifient moins rapidement que prévu, et car enfin les modèles hybrides électriques non rechargeables sont encore des modèles thermiques.



Perspectives

À plus long terme, des questions structurelles ne reçoivent pas partout les mêmes réponses, et en particulier celle des perspectives de la mobilité locale.

En Suisse, on constate une poursuite de la croissance du trafic ferroviaire de voyageurs, plus rapide que celle de la population et plus rapide que celle des transports routiers, que ceux-ci soient privés ou publics. Poussée par la **croissance démographique** (la population résidante du pays a augmenté de 22 %



15. - Voir :

- OPSTE, *Crise du covid-19 et transports en Europe*, Transport/Europe n° 3, mars 2021.
- OPSTE, *De la crise du covid aux plans de relance : enjeux et conséquences sur les transports*, Transport/Europe n° 4, septembre 2021.

en 25 ans), l'expansion urbaine prend la forme d'un éloignement des lieux de résidence hors de l'agglomération où se concentrent les emplois et, du fait notamment de la congestion routière, le train est le moyen le plus commode d'assurer ces déplacements pendulaires (voir le schéma Évolution du transport de personnes par rapport à la population en Suisse, [page 38](#)). Le problème des trains régionaux suisses est la saturation de leur capacité, alors que le taux d'occupation reste faible dans d'autres pays malgré une forte subvention publique pour en abaisser les tarifs¹⁶.

À l'inverse, l'Italie connaît depuis vingt ans une baisse tendancielle de mobilité, que celle-ci soit mesurée en nombre de déplacements ou en nombre de passagers-kilomètres (voir le schéma Nombre de passagers-kilomètres et nombre de déplacements en Italie, [page 25](#)). Un élément d'explication structurel est la **baisse de population** et, corrélativement, son vieillissement. Une telle perspective pourrait valoir pour d'autres pays européens, où le taux de natalité est très inférieur au taux de remplacement de la population (2,05 enfants par femme).

On a constaté dans plusieurs pays que **le partage modal** n'évolue que lentement en moyenne nationale et met partout en tête l'automobile. Des changements sont pourtant sensibles au niveau urbain et régional, selon un double mouvement : d'une part, la mise en place de systèmes collectifs plus puissants, combinant plusieurs modes (bus, BHNS, tramways et parfois métros et chemin de fer lourd), d'autre part, la réduction de la place accordée à l'automobile (par l'aménagement de la voirie et des stationnements et, dans certaines villes, par un péage urbain¹⁷). On observe alors une augmentation du nombre de déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs ainsi qu'une diminution de la voiture particulière. Cette diminution ne vise plus tant à limiter les émissions de gaz à effet de serre (qui baissent avec l'amélioration des moteurs thermiques et plus encore avec le passage à l'automobile électrique) qu'à limiter les pollutions locales et le bruit et à libérer l'espace collectif pour d'autres usages.

L'exemple du canton de Vaud montre l'abondance et la diversité de l'offre de transport public régional, avec 28 lignes de chemin de fer (gérées par neuf compagnies différentes) en sus du réseau de grandes lignes des CFF, deux lignes de métro, quatre funiculaires et un réseau de bus et de BHNS (autour de Lausanne), ainsi que des tramways prochainement (voir la carte Transport régional du canton de Vaud, [page 37](#)).

À l'intérieur de cette évolution à long terme, les comparaisons entre pays européens ont montré que **l'accès à l'automobile** de la majorité des ménages s'est déroulé avec un fort décalage dans le temps entre pays de la partie occidentale et la partie orientale de l'Union européenne. Ce décalage se maintiendra-t-il dans les années à venir, les pays plus récemment motorisés suivant avec retard le même chemin d'évolution que les premiers accédants à l'automobile de masse ? Ce chemin peut se décomposer entre trois phases successives :

- 1°) L'accès à l'automobile, le développement du réseau routier, la substitution au chemin de fer et aux transports publics ;
- 2°) Le plafonnement de l'équipement automobile, la saturation de l'espace urbain, la congestion, le redéveloppement des transports publics ;
- 3°) Vers une diminution de l'automobile dans les territoires les plus denses (se prêtant au transport collectif), le partage de l'espace public, le développement des modes actifs et la planification globale de la qualité de vie en ville.

Quelle sera l'influence de l'Union dans ces évolutions, notamment dans les pays qui y sont entrés lors du grand élargissement de 2004, pour accélérer le mouvement, réduire le décalage entre l'Est et l'Ouest et enclencher la phase 3 avant même que la phase 1 soit totalement aboutie (voir le schéma d'évolution à long terme des politiques urbaines de transport, [page 35](#)) ?¹⁸

Pour fermer ce panorama avec le thème qui l'a ouvert, on observe que l'automobile n'est plus l'outil universel de mobilité qu'elle a semblé pouvoir être un moment. Elle est et restera majoritaire dans les pratiques de déplacement selon tous les scénarios prospectifs¹⁹. Mais sa part diminuera – diminue déjà – dans certains types de territoire, en complément d'autres modes individuels (mobilités douces) et collectifs. Ailleurs, l'automobile restera indispensable et souvent dominante, mais sa technique et son usage évolueront (avec notamment son électrification, qui est déjà engagée, voire son automatisation²⁰).

L'analyse comparée des comportements de mobilité en Europe qu'a menée l'OPSTE fait ainsi apparaître, schématiquement, trois types de territoire et de mobilité :

- Le cœur dense des agglomérations, où les transports collectifs sont en mesure d'offrir un service diversifié et efficace et où l'usage de l'automobile tend à régresser ;

16. - En France, le taux d'occupation des trains express régionaux (TER) de proximité était de 27 % en 2023, contre 77 % pour les services librement organisés (trains à longue distance non subventionnés). Source : [Marché français du transport ferroviaire](#), chiffres 2023, Autorité de régulation des transports.

17. - En particulier à Londres, Oslo, Bergen et Trondheim en Norvège, Stockholm, Milan et Dublin.

18. - On pense à l'exemple de la Chine, qui mettait en place sa stratégie de passage massif à l'automobile électrique (en se dotant de la maîtrise de l'ensemble des techniques et des ressources nécessaires) alors même que se déployait la production de véhicules thermiques.

19. - Cf. Auverlot D., Roche Alain P.-A., Sauvant A., [Prospective 2040 – 2060 des transports et des mobilités](#), CGEDD et France stratégie, 2022.

20. - Des robots taxis sont déjà en exploitation commerciale dans des villes des Etats-Unis et de Chine. D'autres usages viendront probablement, par exemple pour le transport à la demande dans les périphéries urbaines et les zones rurales.

- Les périphéries urbaines, où peut exister une offre de transport public efficace pour les liaisons radiales avec le centre mais où les déplacements de banlieue à banlieue se font massivement par automobile. Toutefois, avec l'expansion des métropoles, les périphéries tendent à se densifier et à entrer dans des systèmes métropolitains plus intégrés.
- Enfin, les petites villes et les espaces ruraux où l'offre de transport public pour les déplacements locaux est faible, voire inexistante, mais où les mobilités actives et les transports collectifs à la demande peuvent avoir leur place tandis que l'automobile est décarbonée.

Enfin, sur le long terme et en moyenne, on peut faire l'hypothèse que la mobilité quotidienne atteindra en Europe un « **mobility peak** », du fait d'une baisse de la croissance démographique et du vieillissement de la population et du plafonnement de l'étalement urbain, voire de sa rétraction partielle, les distances de transport quotidiennes étant limitées par la vitesse des moyens de transport et par le budget de temps consenti par les voyageurs.

L'exemple néerlandais montre combien les déplacements étaient limités au milieu de XX^e siècle et s'opéraient surtout par chemin de fer, autobus et autocars (voir le schéma Évolution de la mobilité, automobile et transports collectifs aux Pays-Bas, [page 30](#)). Aujourd'hui, les mobilités semblent atteindre un plateau et la question n'est plus tant celle du volume de déplacements que du mode utilisé, de l'énergie consommée et de l'espace occupé.

L'OPSTE restera attentif aux signaux faibles qui annoncent les mutations à venir...

Michel Savy

Directeur de l'Observatoire des politiques et des stratégies de transport en Europe

Ce bulletin est le fruit des contributions des experts de l'OPSTE :

Antoine Beyer, Université de Cergy-Pontoise

Vincent Bourquin, Haute école d'ingénierie et d'architecture de Fribourg

Jan Burnewicz, Université de Gdańsk

Laurent Franckx, Bureau fédéral du plan, Bruxelles

Rafael Giménez-Capdevila, Société catalane de géographie, Barcelone

Seraphim Kaproz, Université de la mer Égée

Barbara Lenz, Humboldt Universität zu Berlin

Mihaela Negulescu, Université de Bucarest

Cristina Pronello, Politecnico di Torino

Didier van de Velde, Delft University of Technology.

ainsi que de **Cécile Combette-Murin**, correspondante de TDIE à Bruxelles.

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

Pour recevoir les publications de l'observatoire, adressez un mail à : opste@tdie.eu

TDIE (transport, développement, infrastructure, environnement) est un think tank français qui contribue aux débats sur les grandes orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique. Plateforme d'échange, TDIE rassemble professionnels, acteurs économiques, décideurs publics du monde des transports pour faciliter une réflexion collective sur les questions de financement, de planification et d'évaluation des politiques de transport, mobilité et logistique.

TDIE a pour vocation d'éclairer les débats et les questionnements préparatoires aux orientations des politiques publiques de transport, mobilité et logistique : pour ses adhérents, très attentifs aux orientations des pouvoirs publics comme des formations politiques, et pour les pouvoirs publics, vigilants aux besoins des territoires comme des préoccupations des professionnels du transport.

Les travaux du conseil scientifique de TDIE sont accessibles en ligne : www.tdie.eu

TDIE a le statut d'une association constituée sous le régime de la loi de 1901.



PANORAMA EUROPEEN

S O M M A I R E

Allemagne	13
Belgique	15
Espagne	17
France	19
Grèce	23
Italie	23
Pays-Bas	27
Pologne	31
Roumanie	32
Suisse	36

ALLEMAGNE

En termes d'organisation politique, les transports relèvent en Allemagne, selon leur distance et leur mode d'exploitation (service commercial ou service public), de différents niveaux d'organisation administrative allemande.

Les infrastructures et les transports nationaux (et internationaux) sont de compétence fédérale. Compte tenu de l'importance croissante des infrastructures de transport, le contrat de gouvernement conclu entre les partis de la coalition au pouvoir confirme les conclusions des discussions préparatoires : « Le fondement d'un gouvernement stable repose sur des finances saines. C'est pourquoi nous avons convenu que les questions clés d'investissement et de financement sont prioritaires. Grâce à un **fonds spécial de 500 milliards d'euros**, nous remettions notre pays sur la voie du redressement, par des investissements dans les routes, les chemins de fer, l'éducation, la numérisation, l'énergie et la santé. »

Pour ce qui est de la gestion des transports collectifs régionaux et locaux, les transports ferroviaires et les transports routiers régionaux sont de la responsabilité des Länder, en particulier le transport ferroviaire local de passagers (*Schienenpersonennahverkehr, SPNV*). Chaque Land a sa politique propre, mettant en avant l'ensemble des mobilités ou plutôt les transports collectifs, ou la soutenabilité, ou bien l'accessibilité aux services, etc.

Les communes, villes et districts ont la responsabilité des transports publics locaux de passagers en bus, tramways et métros (*öffentlichen Personennahverkehrs, ÖPNV*).

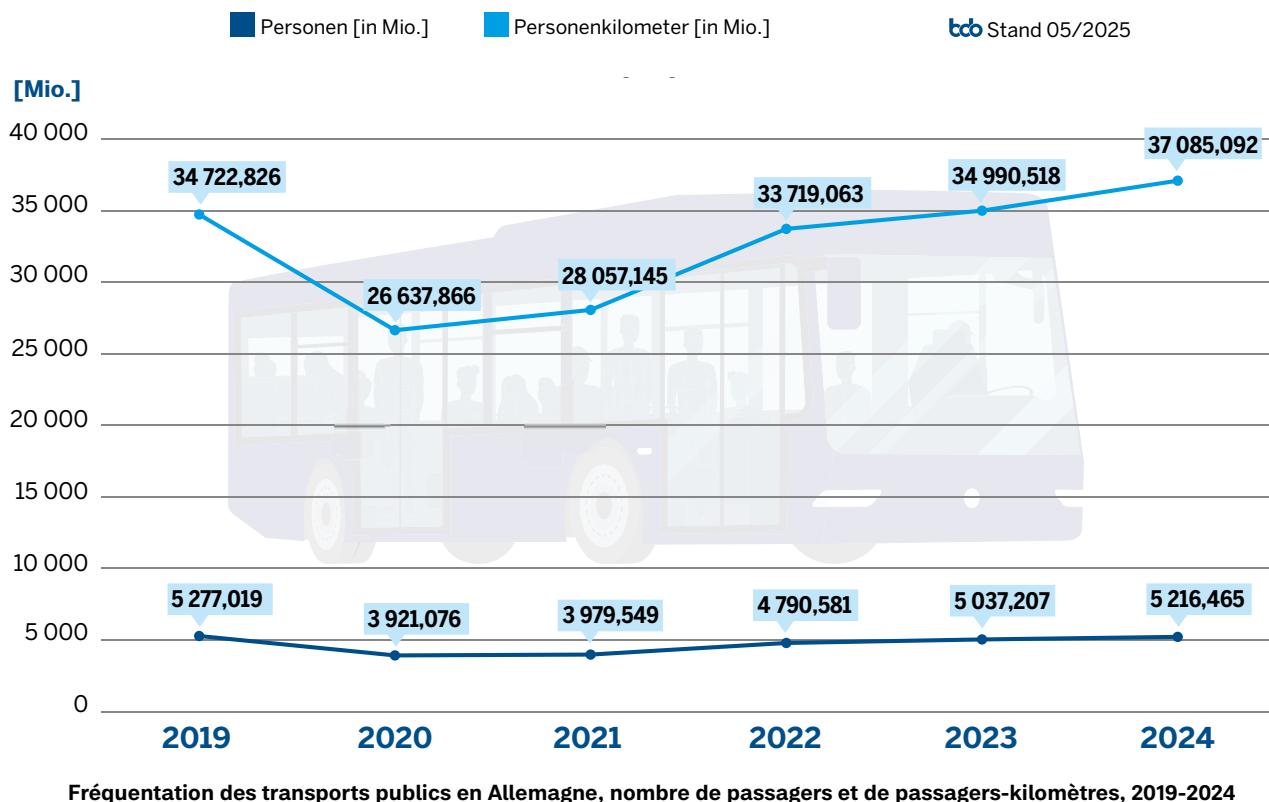
Les communes et groupements de communes passent avec des opérateurs de transport des contrats pluriannuels, souvent d'une durée de huit ans voire plus (certains estiment que cette durée est trop longue et freine l'innovation), fixant les prestations à fournir, les financements et tarifs, etc. Le choix de l'opérateur est fixé au terme d'un appel d'offre, mais plusieurs grandes villes et métropoles disposent de leur propre entreprise de transport et ne font pas appel à des prestataires. Les communes ont également à prendre en compte de nouveaux modes de transport (vélo, trottinette, autopartage, vélo cargo, etc.) qui ne relèvent pas de la législation traditionnelle des transports collectifs.

Les transports collectifs, avec quelque 35 milliards de passagers-kilomètres, jouent un rôle croissant dans la mobilité en Allemagne. Ils relèvent du *Daseinsvorsorge* (que l'on peut traduire par « le souci de l'essentiel pour l'existence humaine »), notion qui a un sens philosophique plus profond que la notion française de service public, souvent définie sous un angle plus juridique. Elle désigne la responsabilité de l'État de fournir les biens et services nécessaires à la vie de la population : l'approvisionnement en énergie et en eau, les transports, les établissements d'enseignement et culturels, les soins de santé et la sécurité publique.

Concrètement, ce sont souvent les communes qui accomplissent cette mission, notamment avec leurs régies municipales (*Stadtwerke*).

Les statistiques sur les transports locaux portent sur l'ensemble des modes. La dernière enquête, *Mobilität in Deutschland*²¹, réalisée à la demande du ministère fédéral des Transports, date de 2023 et doit être renouvelée tous les trois ans. Elle renseigne le nombre, la distance, la durée, le partage modal des déplacements (incluant la marche à pied), ainsi que les heures et les motifs de déplacement et diverses données socioéconomiques.

En outre, des analyses plus fines peuvent être menées au niveau régional (dans un découpage selon 17 types de territoires), voire au niveau de certaines villes (à leur demande). L'ensemble des données est publié par le ministère des Transports dans la collection *Verkehr in Zahlen* (Le Transport en chiffres). Les principaux résultats de l'enquête distinguent le nombre de déplacements (*Wege*) et le nombre de passagers-kilomètres. Ils montrent, de 2002 à 2023, une légère diminution du nombre de déplacements et une légère augmentation du nombre de passagers-kilomètres.



21. - Bundesministerium für verkehr, *Mobilität in Deutschland – MiD 2023*, 240 p.

%	Marche	Vélo	Transports publics	Auto : constructeur	Auto : passager
Métropoles	31	15	21	25	8
Petites villes	22	6	7	51	14
Total	26	11	11	40	13

Répartition modale des déplacements selon la taille des villes

Source: Bundesministerium für Digitales und Verkehr, *Mobilität in Deutschland – Mid*, 2023, 24 p.

Le partage modal évolue graduellement, avec une augmentation de la part de la marche à pied, du vélo et des transports publics (ces trois modes additionnés passant de 18 % à 27 % des passagers-kilomètres de 2002 à 2023), une stabilité des parcours en « auto-solisme » et une diminution des passagers non conducteurs d'une automobile (voir le schéma Partage modal, déplacements et passagers-kilomètres, marche à pied, vélo, transports publics, conducteur seul, passagers d'une automobile, [page 8](#)).

Le partage modal des mobilités (mesurées par le nombre de déplacements) varie sensiblement selon le type de territoire, identifié par la taille des villes (du village à la métropole).

La fréquentation des transports publics a retrouvé le niveau antérieur au covid en termes de nombre de passagers, et est en croissance en termes de passagers-kilomètres.

BELGIQUE

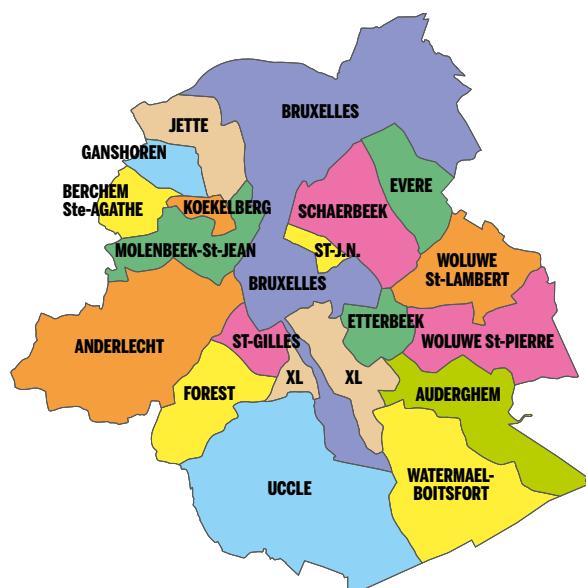
Compte tenu de la complexité et de l'hétérogénéité du système politique belge (organisé selon trois régions recoupées par trois communautés linguistiques pour les questions d'enseignement et de culture), Laurent Franckx concentre son analyse sur le cas de la région Bruxelles capitale.

En Belgique, la répartition des pouvoirs entre niveau régional et niveau fédéral a fortement évolué au fil des ans, dans le sens d'un accroissement de la responsabilité des régions. En matière de transport (routier, fluvial, aérien), les compétences fédérales se limitent essentiellement aux aspects réglementaires et administratifs. Ainsi, pour la route, sont de responsabilité fédérale les immatriculations de véhicules, le règlement de la circulation et le code de la route, les autorisations de transport de marchandises, le contrôle des temps de repos et du tachygraphe. Toutefois, le transport ferroviaire demeure une des principales responsabilités fédérales, à travers Infrabel, le gestionnaire d'infrastructure, et à travers la SNCB, la société nationale historique.

L'organisation des transports publics locaux (bus, tram, métro), quant à elle, est intégralement une compétence régionale. Le réseau routier se répartit entre routes régionales et routes communales. La région Bruxelles capitale comprend 19 communes.

Depuis le début du XX^e siècle, la **gouvernance des transports publics** a fortement évolué. Ceux-ci relevaient d'abord de l'initiative privée mais dans le cadre de concessions de services publics. Après la Première Guerre mondiale se déroule un processus de consolidation des compagnies puis, après la Seconde Guerre mondiale, de nationalisation partielle (avec des parts détenues par l'État, les provinces et les communes). Le déclin de leur activité entraîne, au cours des années 1970, le retrait des partenaires privés. En 1989, avec la troisième réforme de l'État, la politique des transports urbains est transférée aux régions.

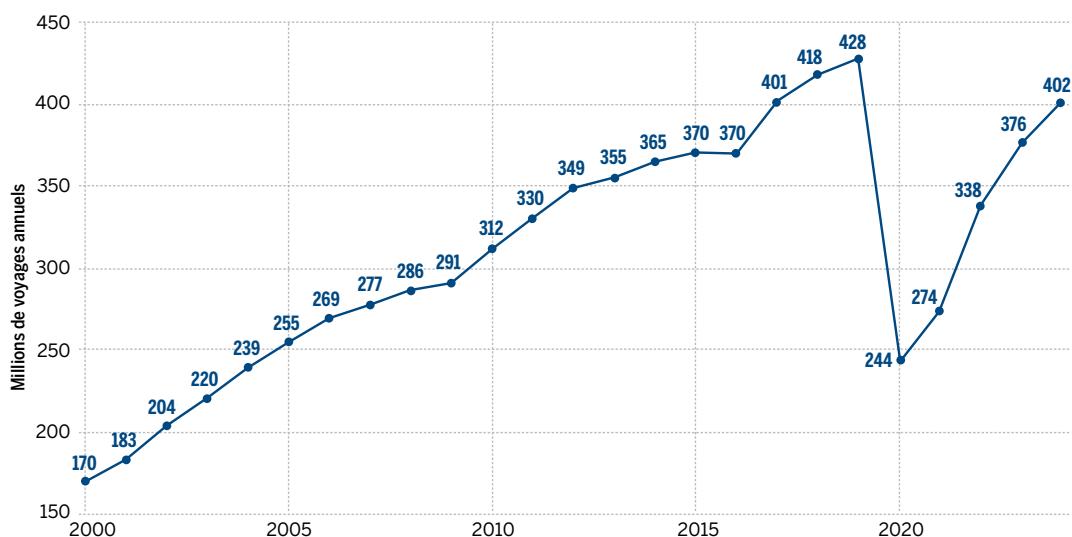
L'ordonnance du 22 novembre 1990²² fixe le nouveau cadre juridique de l'organisation des transports publics à Bruxelles. La Société des transports intercommunaux de Bruxelles (Stib) prend la forme d'une association de droit public. Les relations entre l'autorité organisatrice et l'exploitant sont contractualisées. Les missions de service public sont définies par le pouvoir de tutelle : donner la priorité aux transports publics pour améliorer la qualité de vie en ville, promouvoir une utilisation efficace et équilibrée des transports publics compte tenu des ressources disponibles.



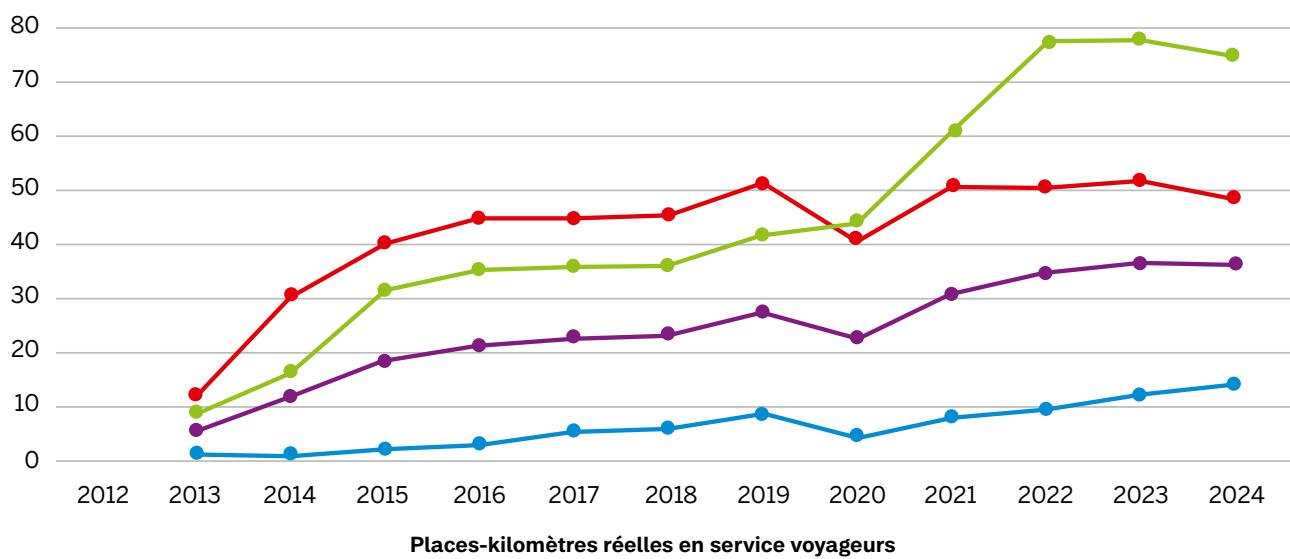
La région Bruxelles capitale et ses 19 communes

Source: tontonsh.weebly.com

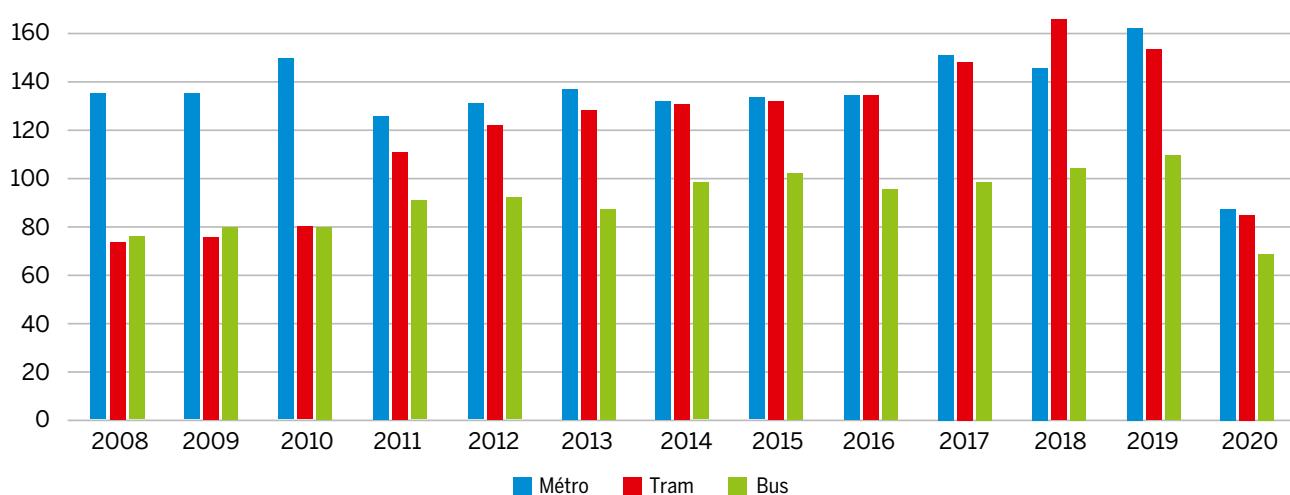
22. - [Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale](#)

**Évaluation de la fréquentation STIB**

Source : Propres calculs à partir des comptes annuels de la Stib

**Places-kilomètres réelles en service voyageurs**

Source : Propres calculs à partir des comptes annuels de la Stib

**Comparaison dans le temps du nombre de voyages sur le réseau de la STIB selon le mode de transport : 2008-2020 (en millions de voyages)**Source : ibsa.brussels

En conformité avec le cadre réglementaire européen, la région de Bruxelles-Capitale est l'autorité chargée de l'organisation de la politique de transport public sur son territoire et la Stib est l'opérateur désigné, par voie législative et donc sans mise en concurrence, pour l'exploitation du réseau de bus, de tram et de métro. Détenue à 100 % par la région, la Stib constitue un opérateur interne. La région de Bruxelles capitale est donc à la fois l'unique actionnaire de la Stib et son pouvoir de tutelle.

Toutefois, la Stib n'est pas le seul opérateur de transport public dans la région. L'opérateur ferroviaire national (la Société nationale des chemins de fer belges, SNCB) possède des gares ferroviaires à Bruxelles, mais principalement consacrées au transport interurbain. Les opérateurs de transport public de Flandre et de Wallonie proposent des liaisons entre Bruxelles et leur région. En outre, la Stib s'est progressivement vu confier d'autres activités : le transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite, les taxis collectifs, les voitures partagées.

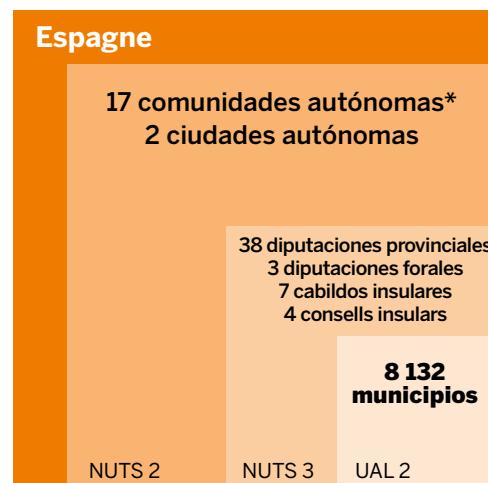
Quant à la planification d'ensemble des mobilités dans la région, le plan *Good Move* de mobilité durable de 2020 à 2030²³ vise à jouer sur la demande de déplacement, réduire la place de l'automobile, établir une offre de « mobilité comme service » (*Mobility as a Service*, MaaS) sur une plateforme numérique, développer l'usage du vélo, la logistique urbaine, la gestion du stationnement. Dès leur lancement, ces orientations ont été controversées, par exemple la réduction du trafic dans le centre au moyen de sens uniques dissuasifs. Le plan n'est aujourd'hui appliqué que dans le « pentagone », le quartier central de Bruxelles et le quartier de Haren. Un nouveau plan est parfois évoqué, mais n'apparaissent pas de propositions alternatives. Au demeurant, la région est actuellement sans gouvernement, faute de majorité politique, et un nouveau gouvernement sera confronté au soutien de ses engagements financiers, alors que Standard and Poor's a abaissé la note de la région. Une des difficultés tient à ce qu'une part des actifs à hauts revenus travaillant à Bruxelles n'y résident pas et n'y paient pas leurs impôts.

ESPAGNE

L'année 2024 a été marquée en Espagne par diverses difficultés qui ont mis le système politique en tension pour répondre aux crises : impossibilité de constituer des majorités dans les assemblées pour voter un budget (ni en Espagne, ni en Catalogne, ni à Barcelone), mauvaise coordination entre niveaux institutionnels dirigés par des partis opposés (la polarisation politique s'accentue), catastrophe naturelle mal gérée dans la région de Valence, etc. La question de

la gouvernance des transports locaux se pose dans un tel contexte.

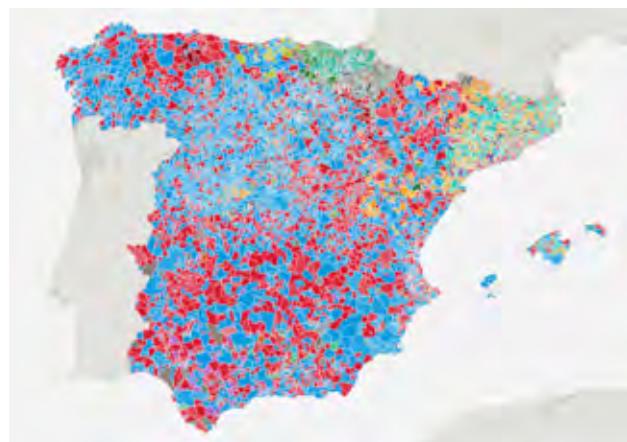
Pays décentralisé, l'Espagne est divisée en 17 communautés autonomes et deux villes autonomes (Nuts 2), 41 députations et onze autres entités insulaires (Nuts 3) et enfin de 8 132 communes.



Institutions territoriales en Espagne

Source: Contador de entidades locales. Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, Gobierno de España; et INE.

Les élections au niveau des communautés autonomes n'ont pas lieu partout au même moment. Les consultations récentes entre 2022 et 2024 ont, selon les cas, placé en tête le parti populaire, le parti socialiste ou le parti nationaliste basque.

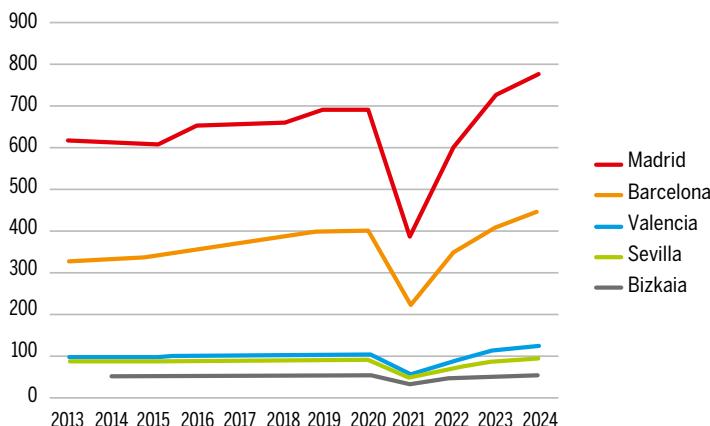
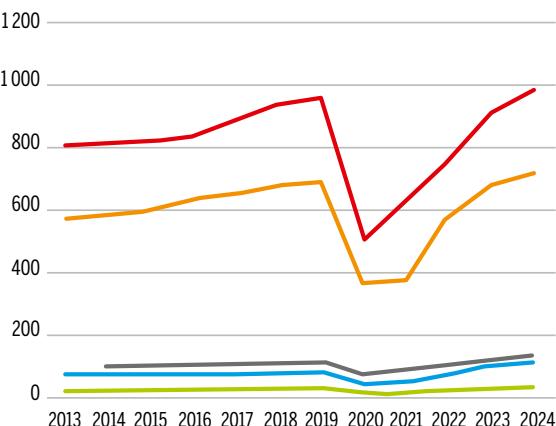


Parti arrivé en tête aux élections municipales de 2023

Source : RTVE

Les autorités de transport public sont mises en place par les communautés autonomes dans les grandes agglomérations, en partenariat avec d'autres collectivités locales. Ces autorités sont responsables de la planification des transports, des contrats avec les opérateurs, des tarifs, de l'information aux usagers.

23. - Bruxelles mobilité, [Plan régional de mobilité 2020-2020, Plan stratégique et opérationnel](#), 2021, 292 p.

Modes routiers**Modes ferroviaires****Fréquentation des transports publics dans les cinq premières agglomérations d'Espagne - Nombre de voyages, 2013-2024**

Source : Données OMM.

Les communautés du Pays basque et de Catalogne renforcent leurs moyens en matière ferroviaire. Le Pays basque se dote d'une entreprise ferroviaire propre, Lottu, mais la Renfe (l'entreprise ferroviaire nationale historique) en reste l'opérateur. La Catalogne procède à un changement d'opérateur avec nouvelle société partagée entre la Renfe (51 % des parts) et la communauté autonome (49 %), le personnel conservant une possibilité de mobilité professionnelle dans le système ferroviaire national. Quelques communautés autonomes se sont dotées d'un cadre législatif pour les mobilités, mais elles sont peu nombreuses. Le Congrès national a adopté **un projet de loi-cadre sur les mobilités**²⁴, qui doit être examiné par le Sénat, mais le débouché du processus est encore incertain.

Un observatoire de la mobilité métropolitaine (OMM) soutenu par le ministère donne une vue d'ensemble de la fréquentation des transports publics dans les grandes villes. On constate dans les cinq premières agglomérations une reprise à la sortie de la crise sanitaire (on retrouve assez rapidement les niveaux de fréquentation de 2019), puis une poursuite de l'augmentation de la fréquentation, tant pour les modes routiers que ferroviaires. On note que dans ces grandes villes le volume des transports ferroviaires l'emporte sur celui des transports routiers par bus. Un nombre croissant de villes se sont dotées de modes de transport urbain lourds (tramway, métro).

Deux approches complémentaires, issues des enquêtes mobilité dans les deux principales agglomérations, permettent d'affiner la compréhension des mobilités urbaines. Le partage modal n'est pas le même pour les hommes et pour les femmes. Celles-ci pratiquent davantage les modes actifs (marche et vélo) et les

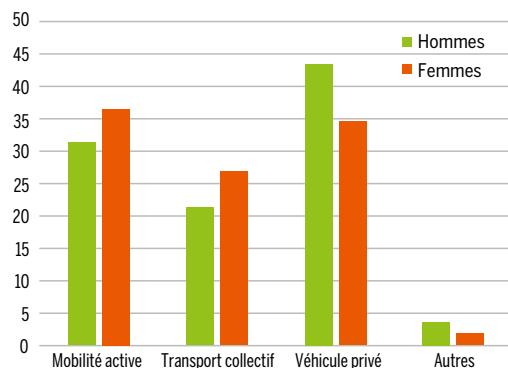
**Tramways et métros dans les villes d'Espagne**

Fonds de carte: Mapa político de España 2024, Instituto Geográfico Nacional.

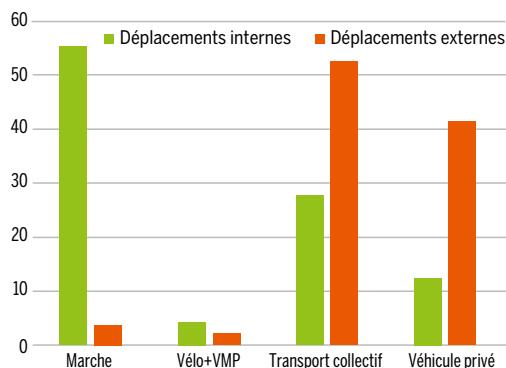
transports collectifs, tandis que les hommes utilisent davantage l'automobile. La marche et le vélo sont principalement utilisés pour les déplacements internes à la ville tandis que transport collectif et l'automobile servent aux déplacements internes, mais davantage encore aux déplacements externes.

Les questions de déplacements locaux sont évidemment liées à des **problématiques urbaines** plus larges. La gentrification des quartiers centraux entraîne un déplacement de population vers la périphérie et suscite de nouveaux besoins de transport. Les opérations lourdes d'aménagement de transport sont aussi des opérations de reconfiguration urbaine. La qualité de service des trains régionaux est insuffisante, et résulte pour une part de la priorité longtemps donnée à la construction d'un réseau de lignes à grande vitesse interurbaines. Le développement des modes actifs suppose un nouveau partage de la voirie, etc.

24. - [Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible.](#)

Madrid 2018

Source : élaboration propre à partir des données OTLE

Barcelona 2024

Source : élaboration propre à partir de Ajuntament de Barcelona : Dades bàsiques de mobilitat

Distribution modale des déplacements urbains, %**FRANCE**

L'organisation institutionnelle actuelle des transports du quotidien en France résulte d'une lente évolution visant au renforcement et à la mise en cohérence des systèmes de mobilité à différentes échelles. La loi d'orientation des transports intérieurs (Loti)²⁵ de 1982 mit en place une première décentralisation, rompant avec une forte tradition centralisatrice, politique comme opérationnelle. Cette loi (qui ne sera remplacée que quarante ans plus tard par la Loi d'orientation des mobilités, Lom) transfère une large part des compétences de transport des départements aux régions.

À la mise en place de régions politiques s'ajoutent le phénomène géographique de la métropolisation et sa traduction législative par la loi de Modernisation de l'action publique et d'affirmation des métropoles (Maptam) de 2014²⁶. La loi Notre portant Nouvelle organisation territoriale de la République de 2015²⁷ supprime la clause de compétence générale pour les régions et les départements, clarifiant ainsi le rôle des unes et des autres. Les régions deviennent chefs de file des mobilités et en charge de l'intermodalité.

La Lom (loi d'orientation des mobilités) de 2019²⁸ remplace la Loti et marque un changement d'approche en passant de la notion de transport à celle de mobilité. Elle englobe l'ensemble des territoires et donne la priorité aux « transports du quotidien ». Deux acteurs majeurs se dégagent : les Autorités organisatrices des mobilités locales (AOM) et les régions comme autorités organisatrices régionales (AOMR).

De fait, les AOM locales sont en charge des mobilités dans les agglomérations moyennes et grandes. La région

est le chef de file des mobilités locales pour le transport ferré, le transport collectif routier interurbain et sur les « zones blanches » extérieures aux AOM locales. Elle joue un rôle de coordinateur intermodal à travers le financement des infrastructures ferroviaires et le réaménagement des gares, en coordination avec l'État à travers des contrats de programmation plurianuels (contrats de plan État-Régions, CPER).

Au demeurant, la mobilité ne se limite pas aux transports collectifs : l'automobile demeure un instrument majeur de transport quotidien, mais surtout périurbain et rural, et est indispensable pour de nombreux habitants. La grande majorité du réseau routier français ressortit aux départements et aux communes : d'une longueur totale de 1 109 000 kilomètres en 2023, il se compose de 12 379 km d'autoroutes (1,2 % du total), 11 178 km de routes nationales (1%), 381 319 km de routes départementales (34 %) et 704 942 km de routes communales (64 %).

L'organisation en AOM est obligatoire pour les métropoles (plus de 400 000 habitants), les communautés urbaines (plus de 250 000 habitants) et les communautés d'agglomération (plus de 50 000 habitants) et est optionnelle pour les communautés de communes. Les AOM ont pour missions obligatoires l'organisation des services réguliers de transport public urbain et non urbain de personnes, le développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, et pour les AOM de plus de 100 000 habitants les plans de déplacements urbains, ou encore la mise en place d'un service d'information aux usagers et d'un service de conseil en mobilité.

25. - [Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs](#)26. - [Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles](#)27. - [Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République](#)28. - [Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités](#)

Elles ont aussi pour missions facultatives l'organisation de transport à la demande (TAD), la réduction de la congestion urbaine et de la pollution, la mise en place d'un service public de transport de marchandises et de logistique urbaine, l'organisation de l'activité d'autopartage, la mise en place d'actions visant à favoriser le covoiturage et l'organisation d'un service public de location de bicyclettes.

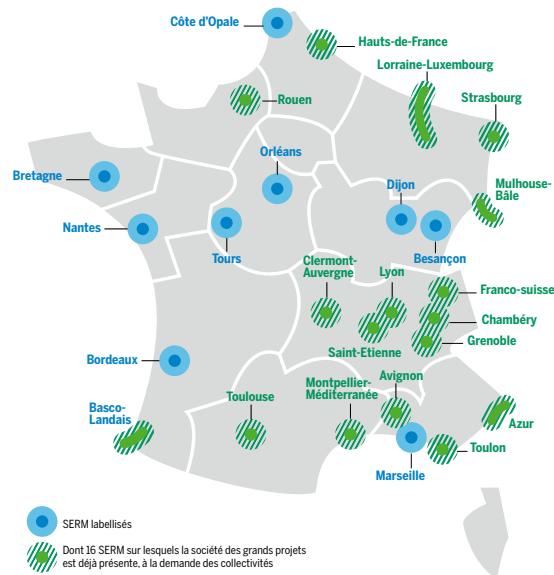
L'organisation de l'offre de transport ferroviaire local mobilise plusieurs acteurs dans le cadre du service public conventionné (tandis que les trains à grande vitesse et les trains des grandes lignes sont « librement organisés », non subventionnés et ouverts à la concurrence) :

- Les régions fixent le plan de transport et la politique tarifaire (à l'exception des tarifs sociaux nationaux), financent l'acquisition du matériel roulant et investissent dans la rénovation de certaines lignes et gares. Elles organisent les appels d'offres pour désigner les entreprises ferroviaires attributaires d'une convention de service public.
- SNCF Mobilités, filiale de transport ferré du groupe SNCF, est désormais soumise à l'ouverture progressive à la concurrence. Elle exploite les lignes pour les services dont elle a la charge et perçoit les recettes issues des ventes de billets et d'abonnements, ainsi que les subventions des régions. D'autres opérateurs entrent progressivement dans le marché.
- SNCF Réseau, filiale gestionnaire d'infrastructure du groupe SNCF, possède et entretient le réseau ferré national, perçoit des péages payés par SNCF Mobilités et d'autres entreprises ferroviaires (péages refacturés aux régions).
- SNCF Gares & connexions, au sein de SNCF Mobilités, possède et entretient les gares et perçoit des redevances, payées par SNCF Mobilités et d'autres entreprises ferroviaires (redevances refacturées aux régions).
- L'État participe au financement de la rénovation de lignes et de gares et d'une partie des péages.

En application des textes européens (directive 91/440²⁹ et textes suivants, notamment la directive « Recast » [refonte] 2012/32³⁰), les trains régionaux de voyageurs sont désormais ouverts à la concurrence (selon des appels d'offres pour le marché). Deux lots de concession ont d'ores et déjà été octroyés à des concurrents de la SNCF, dans les régions de Provence-Alpes-Côte d'Azur et de Normandie.

Dans les métropoles, une nouvelle phase de développement des transports locaux s'ouvre avec le programme ambitieux des Services express régionaux métropolitains (Serm) renforçant les liens entre les

métropoles et leurs périphéries (à la manière du RER francilien). Ces dispositifs supposent un rapprochement des AOM présentes sur leur périmètre mais surtout des financements considérables, qui ne pourront être effectués que par emprunt et selon un calendrier étalé sur de multiples années. Multimodaux, ces systèmes seront traversants pour leur partie ferroviaire (alors que les trains régionaux s'arrêtent généralement dans la gare centrale de la métropole), à haute fréquence et avec de longs horaires de service.



Projets de services express régionaux métropolitains

Source : Société des Grands projets

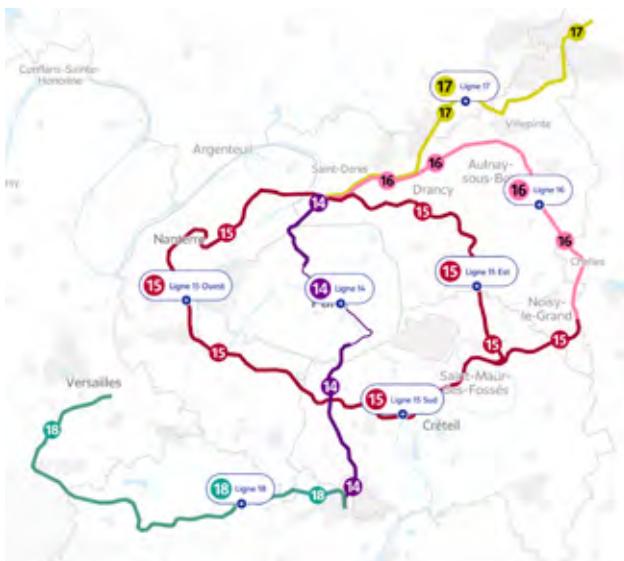
Les travaux d'ingénierie seront assurés par la Société des grands projets (SGP), anciennement Société du Grand Paris assurant le pilotage du Grand Paris express en cours de construction. Avec un budget de l'ordre de 42 milliards d'euros, c'est le plus gros chantier de transport local de France et, dit-on, d'Europe. Parmi d'autres évolutions, on note la remise en cause des Zones à faibles émissions (ZFE), mal acceptées par une partie de l'opinion et peu appliquées, par une commission parlementaire.

Depuis le covid, la pratique du vélo s'est beaucoup développée dans les grandes villes et notamment à Paris. Les pistes cyclables installées de façon provisoire ont, depuis, été généralement pérennisées.

Enfin, une attention croissante est accordée, dans nombre de villes, à la logistique urbaine, avec de multiples initiatives *bottom-up* associant acteurs publics et privés pour mieux insérer la circulation des véhicules utilitaires et leur stationnement pour livraison dans le fonctionnement de la ville. Une action nationale est coordonnée par le programme Innovations territoriales et logistique urbaine durable + (Interlud+).

29. - Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au [développement de chemins de fer communautaires](#)

30. - Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 [établissant un espace ferroviaire unique européen](#) (refonte)



Grand Paris express - Mises en service ligne 14 : 2024 ; lignes 15, 16, 17 et 18 : entre 2026 et 2031

Source : [Grand Paris express](#)

Couvrant l'**ensemble des déplacements de personnes** en France, l'Enquête mobilité des personnes (EMP) est effectuée régulièrement à partir de 1994. La plus récente date de 2019³¹ mais sera renouvelée en 2026. Elle distingue mobilité locale et mobilité à longue distance (plus de 80 km).

De 2008 à 2019, on constate un léger recul de la part de l'automobile (en termes de nombre de déplacements), une légère croissance de la marche et des transports collectifs (malgré l'importance des investissements réalisés) et une stagnation du vélo. On peut penser que de nouvelles habitudes ont été prises pendant la crise du covid, que l'enquête de 2026 devrait révéler. Pour les seuls transports collectifs urbains et en termes de voyageurs-kilomètres, le trafic en 2022 rattrape celui de 2012. L'Île-de-France représente à elle seule les trois quarts de cette activité (30 milliards de v.km sur un total de 40).

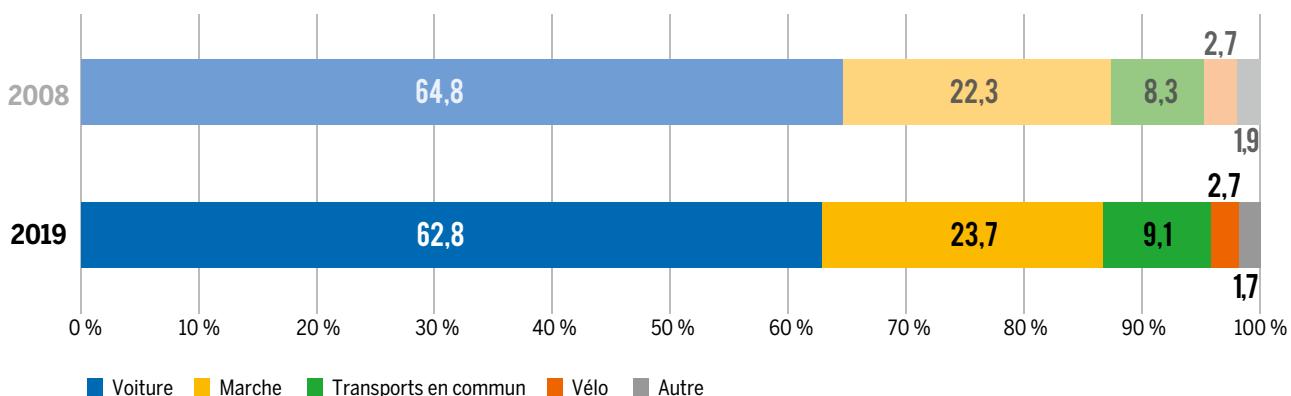
En milliards de voyageurs-kilomètres

	2012	2019	2021	2022
Ensemble île-de-France	30,6	34,1	23,7	30,1
Trains et RER ¹	18	19,5	13,1	17,3
Métros	7,7	7,8	5,3	7
Tramways ²	0,4	1	0,7	0,9
Bus	4,6	5,9	4,6	4,9
Ensemble hors île-de-France³	9,7	11	8,6	9,8
Métros ³	2,4	2,6	1,9	2,2
Tramways et bus ³	7,2	8,4	6,7	7,7
Ensemble TCU	40,3	45,1	32,3	40

Source : SDES, [Enquête mobilité des personnes](#)

L'enquête nationale est complétée par des études locales à échelles variables coordonnées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema). Portant notamment sur les métropoles, elles couvrent un tiers du territoire national, 41 % des communes et 74 % de la population. Elles montrent, par exemple dans le cas de Lyon, une diminution de l'usage de l'automobile dans l'agglomération et une forte augmentation du vélo.

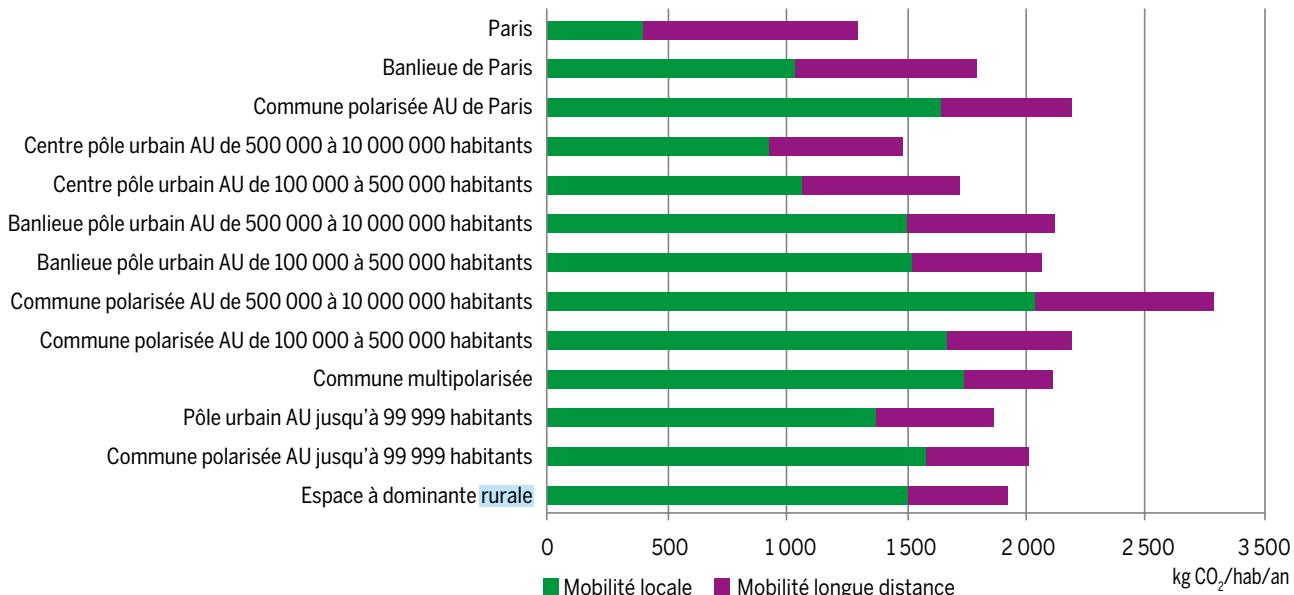
La répartition des déplacements entre les jours de la semaine s'est déplacée depuis le covid, du fait du télétravail. Celui-ci évolue aussi, le télétravail à temps plein est moins fréquent (il limite les interactions au sein d'un collectif de travail) et est couramment limité à deux ou trois jours dans la semaine. On constate un creusement de la fréquentation le vendredi, une pointe du mardi et une augmentation les samedi et dimanche.



Évolution des parts modales (en nombre de déplacements) 2008-2019

Source : SDES, [Enquête mobilité des personnes](#)

31. - Service des données et études statistiques, [Résultats détaillés de l'enquête mobilité des personnes de 2019](#)



Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résident en France métropolitaine

Émissions annuelles de CO₂ liées aux déplacements selon le lieu de résidence des ménages, par habitant

Source : SOeS, Insee, Inrets, [Enquête nationale transports et déplacements 2008](#)

À l'échelle nationale, trois modèles de mobilité se distinguent, dans trois types de territoires :

- Les agglomérations ont bénéficié d'un long cycle d'investissement dans les transports publics (trams, métros). L'usage de l'automobile se réduit, la vitesse de circulation est souvent limitée à 30 km/h, plusieurs offres de transport s'additionnent, dont le vélo. Socialement, les coeurs de ville tendent à regrouper les populations aisées (il existe des exemples contraires à cette tendance) et, dans l'espace public, on restreint la part de la circulation au bénéfice d'autres usages (îlots de fraîcheur, etc.).
- Dans les périphéries urbaines, il est difficile de réduire la dépendance économique et énergétique à l'égard de la voiture, la plus faible densité étant peu propice aux transports collectifs. Une part notable de la population a de faibles revenus, les ménages sont fréquemment multi-motorisés et s'opposent aux limitations de l'usage de la voiture (par l'application de normes anti-pollution, les limitations de vitesse ou l'augmentation du prix des carburants). Les enfants sont dépendants du transport par leurs parents. La population a un sentiment de délaissement, par comparaison avec les centres-villes. Les projets de Serm visent à renforcer les liens entre centre et périphérie des métropoles.
- Dans les zones rurales, il est difficile de réduire la dépendance économique et énergétique de la voiture. L'enjeu est ici de maintenir l'accès aux services publics et privés pour les populations qui n'ont pas

accès à l'automobile, souvent seul moyen de transport disponible : jeunes, personnes âgées, personnes à très faibles revenus, etc. Des solutions innovantes existent ici ou là : transport à la demande, covoiturage, autopartage. Cette mauvaise desserte nourrit un sentiment d'exclusion.

Plusieurs modes de vie se dessinent ainsi, géographiquement juxtaposés mais aussi parfois socialement et politiquement opposés. Ces différences s'apprécient aussi à travers l'empreinte carbone des pratiques de mobilité, selon le lieu de résidence des ménages. Il apparaît que les habitants de Paris *intramuros*, forts marcheurs, cyclistes et utilisateurs de transport collectif, ont la plus faible empreinte pour la mobilité locale mais ont une empreinte élevée pour la mobilité à longue distance (ils ont des revenus moyens plus élevés et voyagent plus souvent, y compris pour des raisons professionnelles, etc.). Pour autant, leur empreinte totale est la plus faible. Les plus forts émetteurs sont les habitants des communes polarisées de plus de 100 000 habitants, du fait des émissions de leur mobilité locale.

Les questions de mobilité locale renvoient ainsi à des interrogations politiques et sociales qui ne se limitent pas aux questions de transport mais touchent à **l'inégal accès, d'un territoire à un autre, à l'éducation, aux soins, à l'emploi, aux services, aux loisirs, etc.**, ainsi qu'à l'acceptabilité des politiques de lutte contre le changement de climat.

GRÈCE

L'appareil institutionnel grec est organisé en trois niveaux : l'État, treize régions et 325 municipalités (dèmes). Les 54 départements ont disparu, ils sont devenus des unités représentées au conseil régional, où se prennent les décisions.

La compétence pour les infrastructures et pour les services de transport est répartie entre ces niveaux, selon leur nature.

On distingue, de fait :

- La région d'Attique (l'agglomération d'Athènes-Le Pirée, qui compte 3,2 millions d'habitants sur un total national de 10,5 millions) ;
- L'agglomération de Thessalonique (un million d'habitants) ;
- Les autres régions.

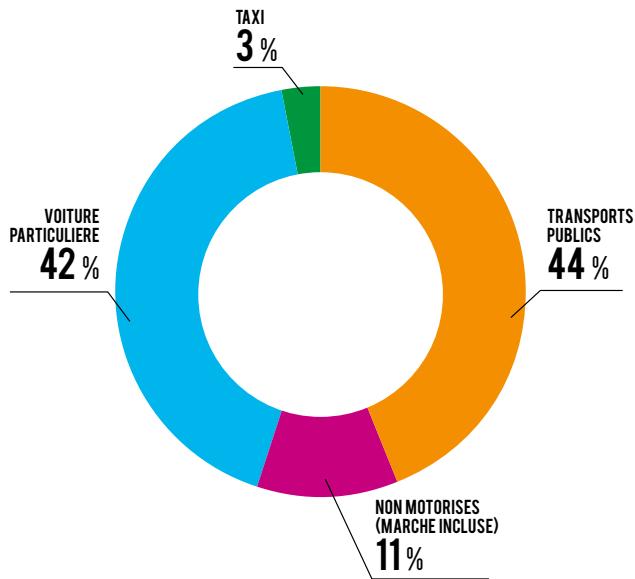
Seules les régions d'Athènes-Le Pirée et de Thessalonique sont dotées de systèmes de mobilité multimodaux. Tous les autres systèmes locaux sont routiers.

Depuis la loi de 2022³², les régions (et non plus l'État) sont autorités organisatrices des transports collectifs. Généralement, elles en attribuent le service par appel d'offres, mais il existe des cas d'attribution directe. Tout en restant **l'opérateur le plus important**, KTEL (littéralement « fonds commun de recettes des autobus »), ne détient plus de droits historiques (il était en situation de monopole dans chaque département) et est désormais soumis aux procédures de mise en concurrence.

En effet, une grande part des services de transport collectif dans les régions est assurée par les sociétés du groupe KTEL. Fondées en 1952, les KTEL avaient pour vocation le transport par autobus interurbain de passagers (mais également de paquets) et le transport urbain. On comptait initialement 104 KTEL, dont 59 interurbains et 45 urbains. Chaque unité régionale de Grèce (ex-département) possède généralement sa propre organisation KTEL autonome. Depuis 2003, on compte 62 KTEL, détenant 4 200 bus. Chaque KTEL est désormais une société anonyme.

En cas de changement d'opérateur au terme d'un appel d'offre, le nouveau concessionnaire doit reprendre le personnel et le matériel du précédent, avec des garanties de l'État pour sécuriser le processus. Toutefois, les communes ont le droit de se doter de leur propre société municipale de transport urbain et de ne pas recourir à la mise en concurrence. Chaque ville doit élaborer un plan de mobilité urbaine durable couvrant l'ensemble des mobilités, y compris la logistique urbaine. On observe un renouvellement des flottes de bus, passant à l'électricité ou au gaz naturel.

Dans l'Attique, les transports publics et non motorisés l'emportent sur l'automobile. La métropole athénienne dispose en effet d'un système de transport complet, avec un train régional (Hellenic train géré par l'entreprise italienne FS), d'un métro (trois lignes, plus deux en construction, 1,4 million de voyageurs par jour) et de tramways (deux lignes) gérés par l'entreprise publique StASY, ainsi que de trolleybus et de bus gérés par l'entreprise publique OSY. L'OASA en est l'autorité organisatrice (la plus grande en Grèce) et est responsable de la planification, de la supervision et de l'exploitation des transports publics. Elle conclut des contrats avec les prestataires de services de transport. Ses responsabilités incluent le contrôle et la supervision de tous les opérateurs de transport public, qu'ils soient publics (OSY, StASY, transports des collectivités locales) ou privés (Attica Public Transport Company, Attica Bus Company, Hellenic Train, etc.).



Répartition modale des mobilités en Attique
(nombre de déplacements, %)

Source : Athentransport, 2024.

ITALIE

La gouvernance des transports locaux en Italie mobilise plusieurs catégories d'acteurs :

- L'État qui planifie et répartit avec les régions les moyens du Fonds national des transports, que les régions peuvent abonder pour financer les transports collectifs de leur compétence.
- Les régions, qui jouent un rôle central de programmation, de coordination et de contrôle des services de transport public régional et local nécessitant une exploitation unitaire au niveau régional.

32. - Loi n° 4974/2022 du 29 septembre 2022 (Νόμος 4974/2022), « Διατάξεις για τις δημόσιες υπεραστικές και αστικές τακτικές οδικές μεταφορές επιβατών – Αναδιοργάνωση των εταιρειών ΟΣΕ Α.Ε. και ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. και λοιπές διατάξεις » (« Dispositions sur les transports publics routiers interurbains et urbains de passagers, réorganisation des sociétés OSE S.A. et Ergose S.A., et autres dispositions »).

Elles opèrent par le biais des plans régionaux de transport (PRT) et des programmes triennaux de services (PTS). Elles ont également des fonctions de programmation et d'administration des chemins de fer d'intérêt régional et local (que l'exploitation en soit concédée à Ferrovie dello Stato, l'opérateur historique, ou à d'autres entités).

- Les provinces (un temps mises de côté par le gouvernement Renzi) ont, pour les transports ne nécessitant pas une coordination régionale, les missions de planification des services de transport au niveau provincial, d'autorisation et contrôle en matière de transport privé en cohérence avec la programmation régionale, ainsi que de construction et gestion des routes provinciales et de réglementation de la circulation routière inhérente. Pendant la période d'abolition des provinces, les tâches sont passées aux régions et aux *Città Metropolitane*.
- Les villes métropolitaines (*Città Metropolitane*), généralement chefs-lieux de provinces, exercent la fonction fondamentale de planification des services de transport public dans la zone métropolitaine, notamment par le biais des délégations qui leur sont conférées par les communes.
- Les communes ont pour fonction de planifier, réglementer et contrôler les services communaux et, pour les communes chefs-lieux de province, les services urbains.
- Quant aux utilisateurs, l'Autorité de régulation des transports (ART) vise à protéger leurs droits³³.

Avec l'ouverture à la concurrence pour l'attribution des concessions de service de transport public en 1997 (concurrence pour le marché sur la base d'appels d'offres), l'État gestionnaire est devenu régulateur, quitte à ce que plusieurs institutions de régulation coopèrent et parfois se superposent : l'Autorité de la concurrence (*Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato*, AGCM), l'Autorité anti-corruption (*Autorità nazionale anticorruzione*, Anac) et l'Autorité de régulation des transports (*Autorità di Regolazione dei Trasporti*, ART).

La planification et le pilotage des transports publics sont assurés par des Agences de mobilité. Sous diverses formes, elles sont présentes dans sept régions (sur 21 régions et provinces autonomes) couvrant 55 % de la population italienne.

Dans les quatorze autres régions et provinces autonomes, les compétences sont restées entre les mains des autorités suivantes :

- La région pour tous les services (Frioul-Vénétie Julliene, Vénétie, Toscane, Basilicate et provinces autonomes de Trente et Bolzano) ou uniquement pour les services ferroviaires et extra-urbains (les com-

munes ayant la compétence des services urbains (Abruzzes, Molise, Sardaigne, Sicile).

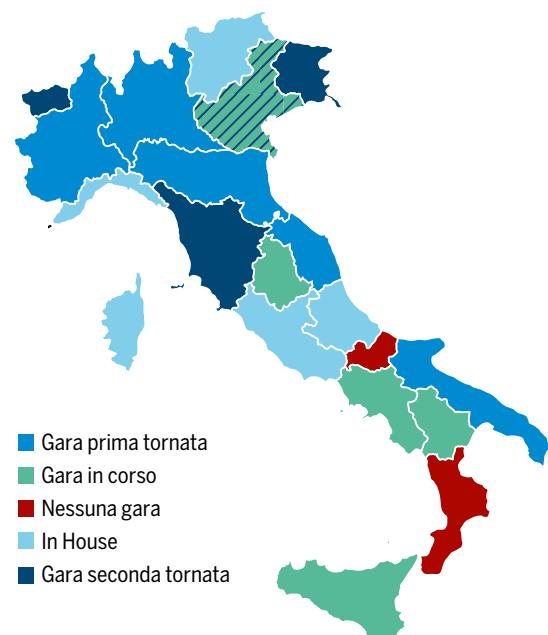
- La province dans les Pouilles, en Vénétie et dans les Marches.

Les formes institutionnelles, le modèles de gestion, l'attribution des contrats (par appel d'offres ou directement) varient d'un cas à l'autre : le paysage des solutions est très hétérogène.



Les agences de mobilité : statut par zone géographique

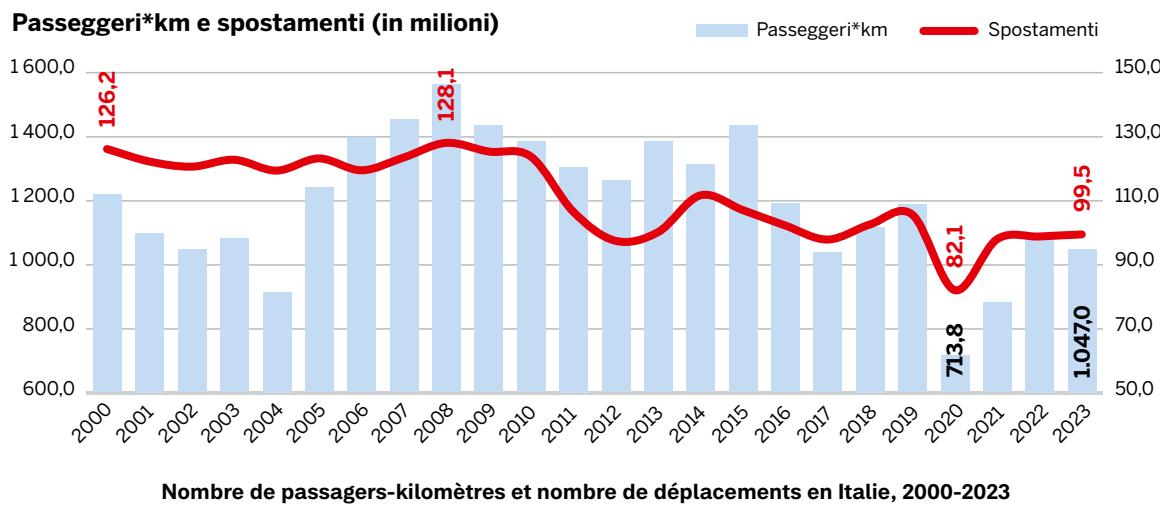
Source: Feder mobilità, [Governance e Gare in Italia](#)



Les agences de mobilité : état des attributions des services

Source: Feder mobilità, [Governance e Gare in Italia](#)

33. - L'OPSTE a comparé le rôle des autorités de régulation en Europe dans le [bulletin Transport / Europe n° 9](#) de septembre 2023



Nombre de passagers-kilomètres et nombre de déplacements en Italie, 2000-2023

Source : Isfort, [21° Rapporto sulla mobilità degli Italiani](#), 16 novembre 2024

Dans de nombreux cas, Trenitalia a passé des accords directs pour l'exploitation des trains régionaux. Les deux cartes suivantes montrent, pour l'une, l'institution responsable des agences de mobilité (agence régionale, provinciale, région et agence, région, région et communes, provinces) ; pour l'autre, les modes d'attribution des marchés de service public de transport (appel d'offres au premier tour, appel d'offres en cours, pas d'appel d'offres, gestion directe, appel d'offres au deuxième tour).

La connaissance des mobilités des Italiens se fonde désormais sur des données détaillées et fiables, fournies par l'Institut supérieur pour la formation et la recherche dans le domaine des transports (Isfort), le centre de recherche des Ferrovie dello Stato et une Structure technique de mission (STM) du ministère des Infrastructures et des Transports (MIT).

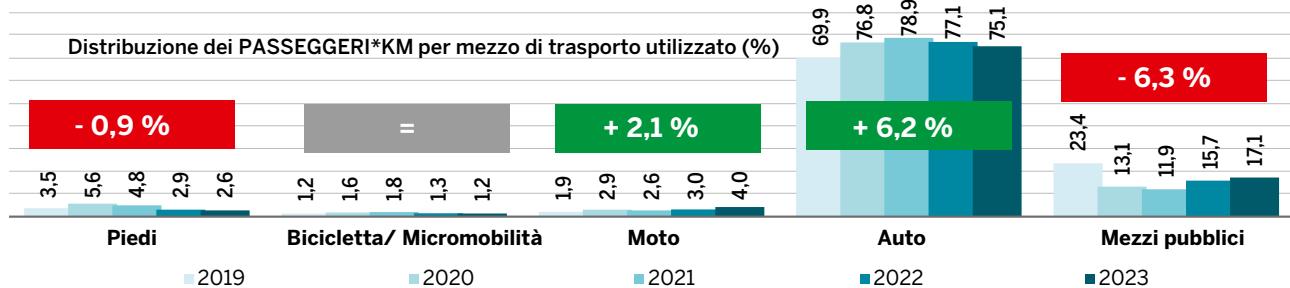
Le 21^e Rapport sur la mobilité des Italiens³⁴ est assorti d'un sous-titre fort : « un changement radical est nécessaire ». Il montre une nette évolution des pratiques de mobilité, liées notamment aux effets du covid et du vieillissement de la population, avec une baisse tant du nombre de déplacements que de passagers-kilomètres, en particulier dans les transports publics. Un tel système est-il pérenne ?

Le nombre de déplacements quotidiens pour l'ensemble de la population est passé de 2,63 en 2000 à 1,99 en 2023. Le temps de déplacement quotidien, après une pointe de 67 minutes en 2008, est en 2023 de 53 minutes (après un creux de 48 minutes en 2020, pendant la crise du covid).

La fréquentation des chemins de fer montre que les trains interurbains et les trains régionaux (subventionnés) n'ont pas encore rattrapé les niveaux de 2019, tandis que le trafic des trains à grande vitesse est en augmentation.

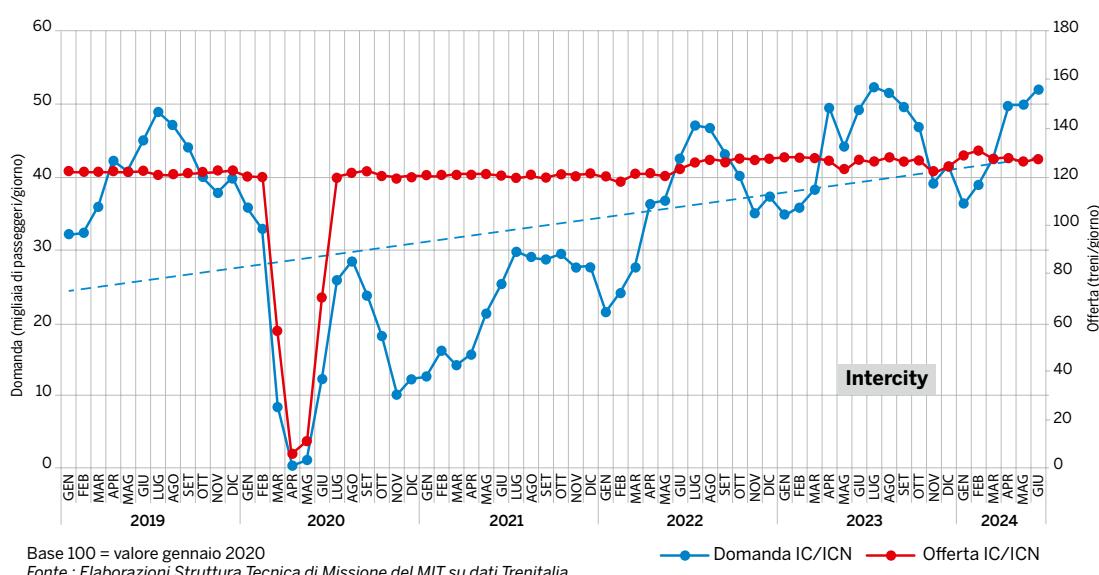
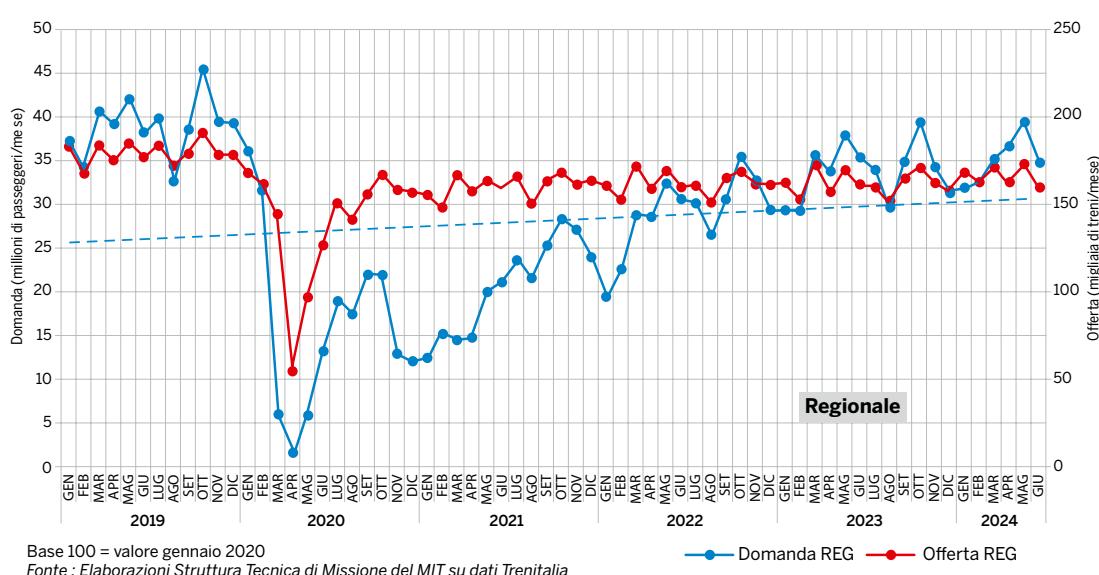
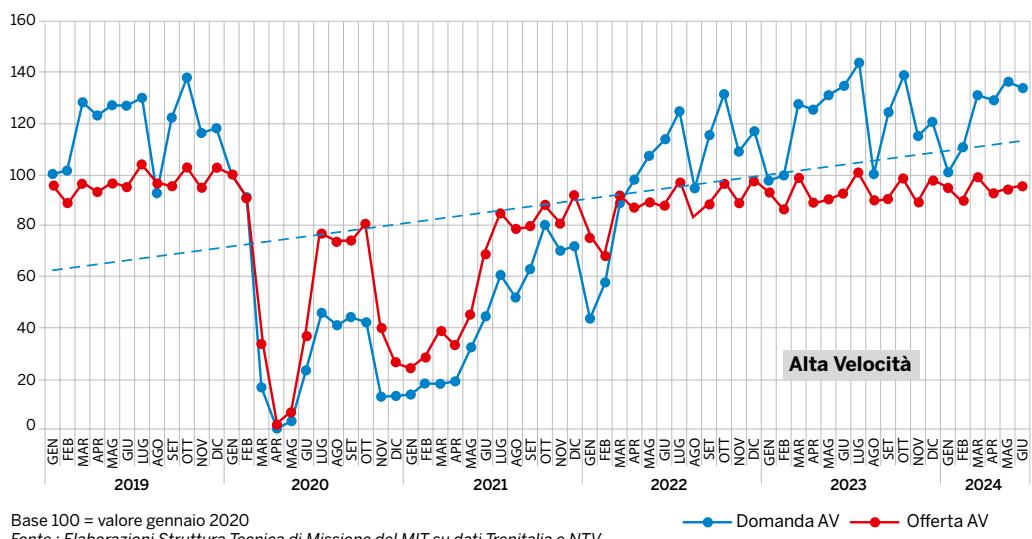
La répartition entre modes de transport (en termes de passagers-kilomètres et non de déplacements) montre, de 2019 à 2023, l'augmentation de la moto et de l'auto et la baisse de la marche à pied et des transports publics.

Les différences de pratiques de mobilité résultent notamment de différences de revenus. Le tableau en [page 26](#) classe les communes selon le revenu annuel moyen des habitants. Les communes les plus pauvres sont celles où l'on utilise le moins la marche à pied, le vélo et les transports publics et où l'on dépend le plus de la moto et de l'automobile. Les communes les plus riches sont celles où le « taux de mobilité soutenable » est le plus élevé.



Répartition des passagers-kilomètres par moyen de transport, %, 2019-2023

Source : Isfort, [21° Rapporto sulla mobilità degli italiani C'è bisogno di una scossa](#), 26 novembre 2024, 186 p.34. - Isfort, [21° Rapporto sulla mobilità degli italiani C'è bisogno di una scossa](#), 26 novembre 2024, 186 p.



Tendances de mobilité ferroviaire : offre (rouge) et demande (bleue) 2019 - 2024

Source : Isfort, [21° Rapporto sulla mobilità degli Italiani](#), 16 novembre 2024

Fasce di reddito medio comunale	Piedi	Bici / Micromobilità	Moto	Auto	Mezzi pubblici	Tasso di mobilità sostenibile	Indice sintetico di sostenibilità
Meno di 15 000 €	15	-	7,4	72	5,5	20,6	59
Tra 15 000 e 20 000 €	16,9	2,5	3,4	72,7	4,5	24	76
Tra 20 000 e 25 000 €	17,7	3,5	4,6	67,5	6,8	27,9	89
Più di 25 000 €	21,6	5,4	4	56,4	12,5	39,6	131
Media complessiva	18,9	3,9	4,2	64,6	8,4	31,2	100

Partage modal des mobilités selon les revenus des habitants des communesSource : Ifsfort, [21° Rapporto sulla mobilità degli Italiani](#), 16 novembre 2024

Ce clivage social est également géographique : il différencie ville et campagne, petites villes et grandes villes, centre-ville et périphérie dans les grandes agglomérations et, selon la géographie italienne, le Midi et le nord du pays.

Dans l'ensemble des mobilités, le transport public local est assuré par environ 880 entreprises, comptant 117 000 employés, avec une offre de l'ordre de 1,8 milliard de voitures-kilomètres et 225 millions de trains-km qui transportent chaque année 5 milliards de passagers pour une valeur totale de production d'environ 12 milliards d'euros.

À long terme, des scénarios aux horizons 2034 et 2044, avec des hypothèses plus ou moins optimistes autour de l'option moyenne, concluent à une baisse sensible des mobilités pour les plus jeunes et une augmentation pour les plus vieux, avec au total une stagnation d'ici à 2034 et une baisse d'ensemble en 2044. Ce scénario éclaire-t-il une perspective européenne plus large, dans l'hypothèse d'une poursuite du vieillissement de la population, et à terme de sa diminution si un apport migratoire massif ne la compense pas ?

PAYS-BAS

Les Pays-Bas comptent 342 communes seulement (pour une population totale du pays de 18 millions d'habitants). Elles ont la charge de l'urbanisme, de l'enseignement, des transports, du bien-être et des affaires sociales.

21 wateringues (*waterschappen*), institutions multiséculaires, ont la charge de la régulation du niveau de l'eau à l'aide de stations de pompage et d'écluses, du traitement des eaux usées, de l'entretien des digues et autres ouvrages de protection contre les inondations, et (entre autres) de la gestion de la nature dans et autour de l'eau.

Douze provinces (d'une population moyenne de 1,5 million d'habitants) sont dotées d'une députation (États provinciaux) et sont en charge notamment de l'aménagement du territoire et des infrastructures. Elles sont autorités organisatrices des transports collectifs.

Entre communes et provinces, deux « régions de transport » spécifiques ont été créées par la loi à Amsterdam et Rotterdam-La Haye.

Au niveau national, les États généraux comportent deux chambres, la première (le Sénat) élue essentiellement par les États provinciaux et la seconde élue au suffrage universel.

La plupart des ressources des autorités territoriales proviennent du budget de l'État central.

Depuis la Loi sur les transports de personnes de 2000³⁵, les provinces sont, davantage que les communes, en charge des transports collectifs. Les provinces attribuent **des concessions unimodales ou multimodales** (trains et bus) aux opérateurs au terme d'un appel d'offres, pour une dizaine d'années en général. Toutefois, le Parlement vient d'adopter une loi autorisant toutes les autorités organisatrices à disposer de leur propre entreprise publique, désignée comme opérateur sans passage par un appel d'offres. Cette possibilité était déjà offerte aux autorités des aires métropolitaines d'Amsterdam et de Rotterdam-La Haye, où des régiess publiques ont la charge de la partie centrale des transports en commun (tram, métro et bus urbain) alors que les réseaux périurbains y sont soumis à la concurrence par appel d'offre.

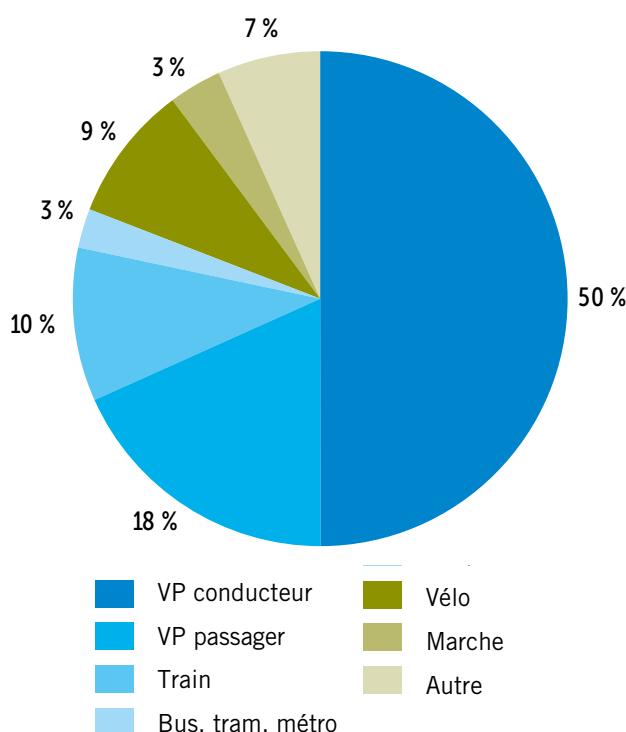
Le pays est presque partout densément peuplé et le **chemin de fer** assure une couverture fine du territoire, avec une fréquence de desserte élevée (au minimum deux trains par heure et par sens sur l'ensemble des lignes et souvent bien davantage). Pour l'heure, l'exploitation du réseau national est confiée directement à l'opérateur historique, les NS, pour préserver la cohérence de l'ensemble et assurer la fiabilité des services. Cette formule est contestée par la Commission européenne au nom des principes de concurrence, et elle a lancé une procédure d'infraction. Les lignes régionales aux extrémités du réseau national sont toutefois, et ce graduellement depuis vingt ans, soumises à la concurrence par voie d'appel d'offre, dans des concessions unimodales ou multimodales attribuées par les Provinces.

35. - [Wet personenvervoer 2000](#)



Chemin de fer, Pays-Bas et pays voisins, lignes et fréquence de desserte

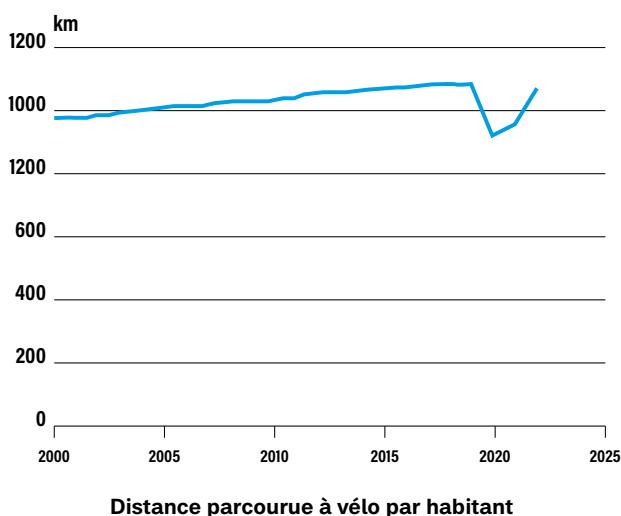
Source : NS



**Partage modal aux Pays-Bas,
personnes-kilomètres, %, 2023**

Source : [CBS](#), sept. 2024

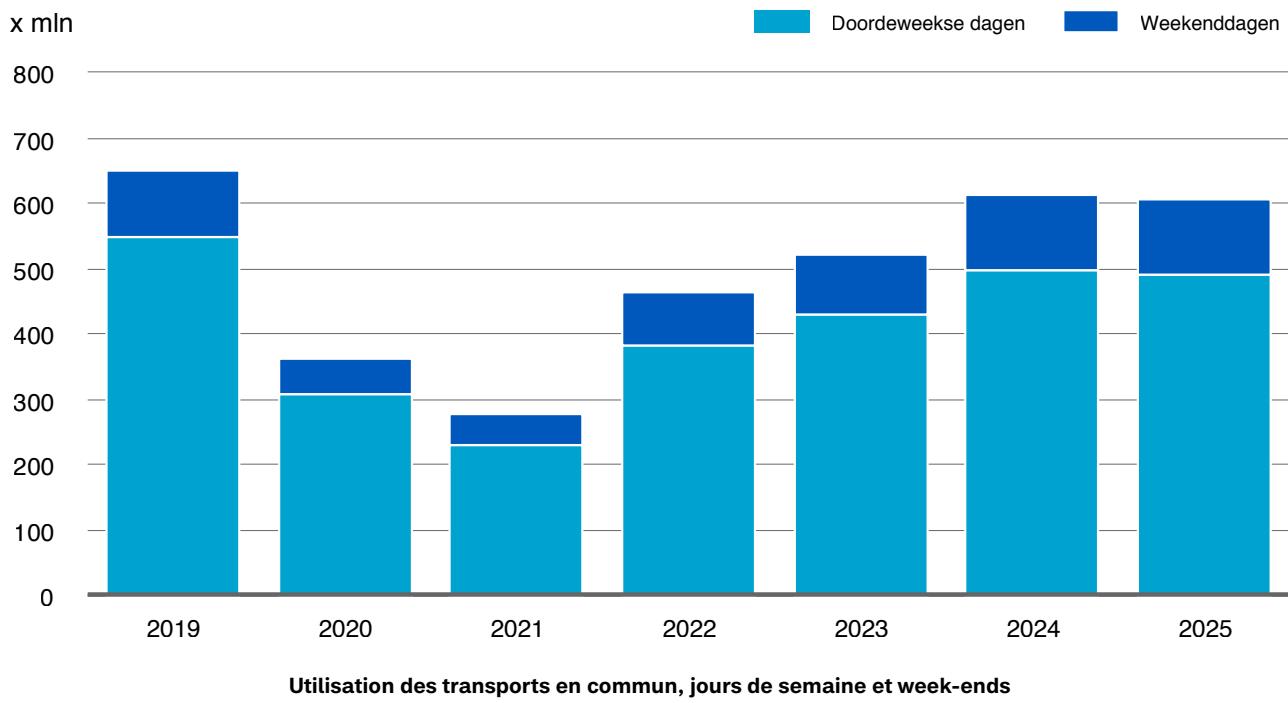
Le partage modal pour l'ensemble des déplacements montre notamment la part substantielle du vélo, avec une distance parcourue annuelle (1 100 km) très supérieure à la moyenne européenne. Dans les grandes villes, le vélo assure entre 30 % et 40 % des déplacements, à égalité avec la voiture. Le trafic des transports publics n'a pas encore rattrapé le niveau antérieur au covid pour les jours de semaine et a augmenté pendant les week-ends.



Distance parcourue à vélo par habitant

Source : [CBS](#), Mon / Ovin / Odin

Check-ins in het openbaar vervoer, januari t/m juni



Utilisation des transports en commun, jours de semaine et week-ends

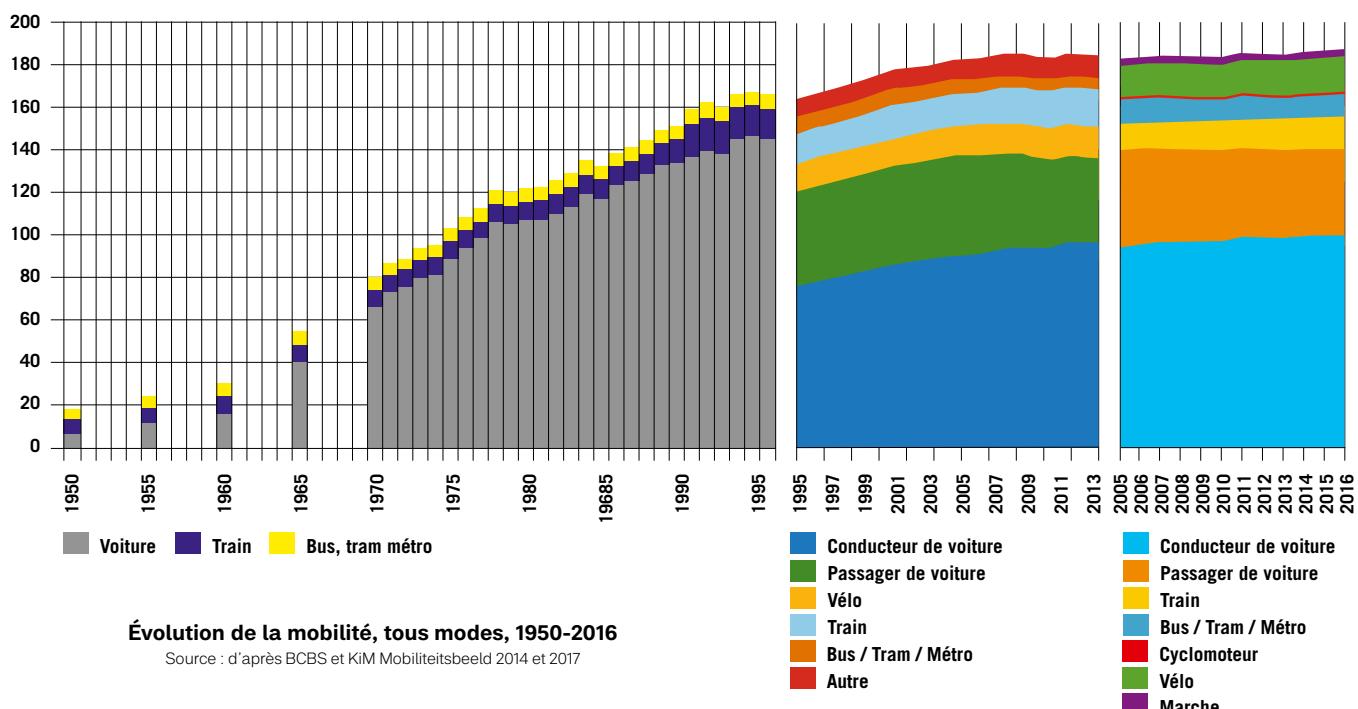
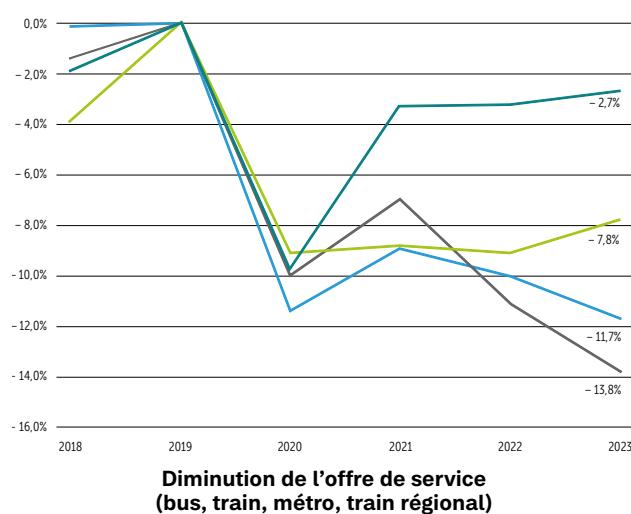
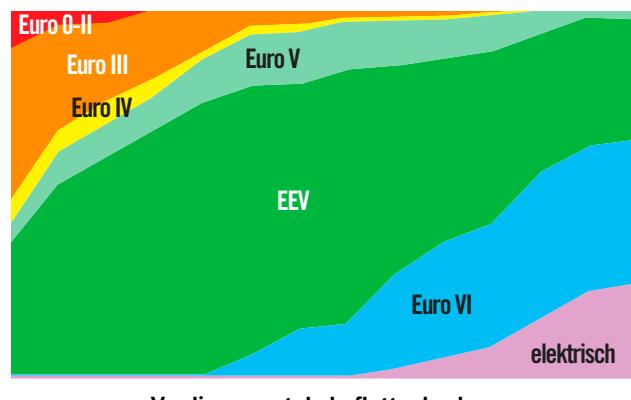
Source : [CBS](#), Translink

Dans la même période, l'offre de transport collectif a diminué, pour augmenter la productivité et réduire les coûts en période de coupes budgétaires. En même temps, la flotte des bus a été sensiblement verdie, avec désormais une majorité de véhicules de norme Euro 6 ou électriques.

Sur le long terme, depuis 1950, la mobilité a considérablement augmenté. Majoritairement assurée par le train et le bus dans les premières années, elle devient massivement automobile dès les années 1960. En volume, la mobilité semble atteindre un plateau à partir des années 2000 : cette stagnation se prolongera-t-elle ? Depuis, le volume total de transport évolue peu mais sa répartition par mode (et donc par mode d'énergie) reflète les efforts pour en réduire les nuisances, locales et globales.

En matière de politique générale des transports, la Vision ferroviaire de long terme publiée en 2014 préconisait une augmentation des fréquences ferroviaires, puis ceci a été étendu en 2019 à une augmentation des fréquences pour l'ensemble des transports locaux – ferrés et routiers (Vision transports publics 2040³⁶).

Cette ambition a été revue à la baisse en 2023, du fait du covid et de l'inflation, mais ces orientations restent un catalogue d'ambitions et non une politique adoptée.



36. - Public Transport in 2040, Outlines of a vision for the future, [résumé en anglais](#)



Le cas de l'agglomération d'Amsterdam (de statut spécifique de région de transport) est significatif. Elle a défini une vision multimodale pour l'avenir de ses mobilités, qui comprend :

- L'adaptation de l'urbanisme à la qualité de l'accès-sibilité et de la proximité (la ville polycentrique) ;
- Le ralentissement de la croissance de la mobilité ;
- L'amélioration des réseaux cyclables urbains et régionaux ;
- Le développement de pôles régionaux reliés par des corridors, à proximité et plus loin des villes ;
- L'intégration du transport de marchandises dans les objectifs d'accessibilité et d'urbanisation ;
- L'augmentation de l'échelle des transports publics, en dissociant progressivement les réseaux en termes d'infrastructures et de services ;
- Enfin, la poursuite des cycles PDCA (*Plan, Do, Check, Act*, planifier, évaluer, améliorer) pour la conduite de ses politiques.

POLOGNE

L'administration territoriale de la Pologne s'inscrit dans une tradition historique, où les starostes (hauts fonctionnaires de la couronne) disposaient d'un certain pouvoir face au roi. Il existe aujourd'hui trois niveaux de collectivités territoriales, avec seize voïvodies (*województwo*), 380 districts (*powiat*) et 2 479 communes (*gmina*).

Les voïvodies, dotées d'une assemblée régionale (*Sejmik*), d'un président nommé par le gouvernement central et d'un maréchal élu par l'assemblée régionale, ont la charge de la stratégie de développement, du budget et des lois locales. Elles ont des compétences en matière d'éducation publique, de protection de la santé, de culture, d'assistance sociale, de gestion du territoire, d'environnement, de développement scientifique et enfin de transports publics et de routes. Le développement des voïvodies repose sur des documents de planification régulièrement remis à jour et comportant un volet dédié au transport (pour une

mobilité durable). Chaque voïvodie élabore son plan de transport selon sa propre méthode, comprenant généralement une consultation publique.

Ils comprennent un état du système de transport, la définition d'objectifs, une vision à long terme et des scénarios de développement (priorités d'action, modèles de réseaux, analyse financière et analyse des risques).

Les districts, rétablis depuis 1998, sont présidés par un staroste élu par l'assemblée de district. Ils sont notamment en charge de l'entretien et du développement des infrastructures de transport. Ils sont compétents pour les transports interurbains, en harmonie avec le plan régional et le plan national.

L'utilité des districts, ainsi que leur coût de fonctionnement, est en discussion aujourd'hui.

Les communes passent pour le niveau d'administration le plus efficace. Les routes communales représentent 60 % de la longueur de l'ensemble du réseau polonais. Les communes administrent les transports urbains, dans un cadre législatif moins contraignant que pour les districts et les voïvodies. Existent aussi des regroupements intercommunaux de coopération. Pour l'instant, il n'existe qu'une métropole, en Silésie, mais cette formule est à l'étude pour Varsovie et d'autres grandes villes.

Les caractéristiques de la mobilité locale en Pologne résultent d'une profonde transformation lors des vingt dernières années. La distance moyenne parcourue par an et par habitant, tous modes confondus, est passée de 7 000 km à 12 000 km entre 2000 et 2024, rattrapant un retard notable par rapport aux pays de l'ouest de l'Europe (la moyenne européenne est de 16 000 km).

Le taux de motorisation des ménages est désormais très élevé (88 %) et plus d'un Polonais sur quatre possède deux voitures.

Millions de passager-km	2000	2005	2010	2015	2020*	2025*	Croissance annuelle 2000-2025
Bus urbain	16 405	13 334	13 361	12 495	12 542	12 670	-1,0%
Voiture particulière	39 011	45 274	57 267	65 159	81 465	89 733	3,4%
Moto et scooter	211	240	378	502	734	899	6,0%
Tramway	3 287	2 833	2 802	2 908	3 042	3 175	-0,1%
Trolleybus	129	92	86	98	108	117	-0,4%
Métro (Varsovie)	252	427	673	874	576	1 075	6,0%
Vélo personnel	628	720	957	1 107	1 380	1 742	4,2%
Vélo public	0	0	0	16	27	39	9,5%
Circulation piétonne	3 979	3 364	2 859	2 493	2 602	2 745	-1,5%
TOTAL	63 901	66 284	78 383	85 652	102 476	112 195	2,3%

Transports urbains en Pologne (voyageurs-kilomètres, 2000-2025)

Source : J. Burnewicz, Prognoza transportu Polski do 2030 r. (Prévisions du transport polonais jusqu'en 2030), ministère d'infrastructure, Varsovie 2017 ; [Transport – résultats d'activité](#), GUS, Varsovie 2001-2025 ; données provenant des sites électroniques des agglomérations polonaises ; calculs de l'auteur.

Environ 60 % des ménages polonais utilisent les transports publics, et ce pourcentage est plus élevé dans les villes (67,9 %) que dans les zones rurales (43,1 %). Le transport ferroviaire joue un rôle important dans la mobilité régionale, alors que les bus régionaux ont perdu les deux tiers de leur trafic depuis l'année 2000 (passant de 1 600 millions de voyageurs par an à 500 millions), du fait de la diffusion de l'automobile particulière. Les trains régionaux ont bénéficié de travaux de modernisation à partir de 2010.

En 2024, ils ont transporté 325 millions de passagers, ce qui représente 80 % de l'ensemble du trafic ferroviaire de passagers. Dans la même période, la part des transports publics a fortement diminué pour les transports urbains, passant de 6 milliards de voyageurs en 1990 à 4 milliards en 2024.

Pour préciser ces données, on peut estimer que le transport local de passagers en Pologne représente plus de 80 % du nombre total de déplacements de voyageurs et plus de 30 % du nombre de kilomètres passagers-parcourus (dont environ 23 % pour le transport urbain). Il fait appel à plusieurs moyens de transport :

- Transports publics (bus, tramways, trolleybus, métro) ;
- Transport individuel motorisé (voitures particulières, motos, scooters) ;
- Transport individuel non mécanisé (vélo et marche à pied).

Les statistiques sur les transports urbains sont faibles, mais en tenant compte des facteurs mesurables déterminant la mobilité urbaine (le nombre et la capacité de véhicules urbains, le pourcentage de résidents utilisant les transports en commun, le taux d'occupation des véhicules, fréquence d'exploita-

tion, les distances moyennes de déplacement, etc.), on peut faire les estimations suivantes pour toute la Pologne.

En termes synthétiques, sur la période 2000-2025, la tendance globale de croissance annuelle moyenne des transports urbains en Pologne était de + 2,3 %, incluant les transports publics de - 0,7 %, les transports individuels motorisés de + 3,4 % et les transports individuels non motorisés de - 0,1 %. Ce sont des indicateurs qui s'écartent des attentes écologiques.

Après l'accès massif à l'automobile, facilité par un important programme de modernisation des infrastructures routières (avec notamment la construction de 7 000 km d'autoroutes), vient le temps du manque de places de stationnement et de la congestion des centres villes. La Pologne entre-t-elle dans une nouvelle phase d'évolution de son système de mobilité ?

ROUMANIE

L'**organisation des mobilités** est répartie entre plusieurs niveaux d'administration publique et, selon le principe de subsidiarité, l'Union européenne n'intervient dans le domaine des transports que dans la mesure où les enjeux sont de nature communautaire. Pour autant, le cadre européen doctrinaire (pour la durabilité) et financier joue un rôle non négligeable dans l'évolution des transports roumains, et notamment des transports locaux.

Le règlement sur le RTE-T, révisé en 2024, fixe un programme d'infrastructures couvrant tous les pays de l'Union et prolongé vers certains pays proches (Balkans et Ukraine). Les pays sont engagés à le réaliser à des horizons fixés, pour le réseau central comme

pour le réseau global (étendu). La dernière révision fait une place notable aux nœuds du réseau, les grandes villes ou zones métropolitaines qui relient les infrastructures régionales, nationales et européennes. L'Union européenne soutient l'évolution de la mobilité urbaine dans une logique de durabilité, dans les villes roumaines, par le financement des systèmes de transport de niveau local et métropolitain (les aires urbaines fonctionnelles).

L'instrument de planification des transports des grandes infrastructures de circulation et de transport à l'échelle nationale et régionale est le Plan directeur de transport (Master plan des transports) pour la stratégie et la planification³⁷.

Depuis 2013, à l'échelle urbaine l'instrument de planification de la mobilité urbaine est le PMUD, qui propose une approche nouvelle, intégrée, multidisciplinaire et multimodale des modes des déplacements. La mobilité urbaine fait depuis 2023 l'objet d'une loi spécifique, la loi n°155/2023 relative à la mobilité urbaine durable³⁸.

Des études sectorielles, monomodales, peuvent compléter et détailler le PMUD, par exemple le Vélo masterplan de Bucarest (2025).

En termes institutionnels, les métropoles comportent des **Autorités métropolitaines de transport** (sous tutelle du ministère des Transports) qui sont des associations de développement intercommunal (par exemple, l'Association de développement intercommunautaire pour le transport public Bucarest-Ilfov et l'Association du transport de Brașov agissant comme Autorité métropolitaine de transport).

Au niveau local se trouvent des directions spécialisées au sein des mairies des villes ou des mairies d'arrondissement (par exemple, la direction de la Mobilité urbaine à la Mairie du secteur 4). Le transport proprement dit est assuré par des opérateurs naguère publics et de plus en plus souvent privés. Pour le pilotage des systèmes de transport, on ne dispose pas de données détaillées régulièrement collectées.

Les découpages territoriaux se partagent entre découpages administratifs et découpages techniques. Ils varient selon le territoire concerné. Ainsi, la métropole de Bucarest est la seule ville du pays à être découpée en secteurs. Les aires métropolitaines sont des zones fonctionnelles urbaines découpées selon les flux quotidiens de navette autour d'une ville centrale.

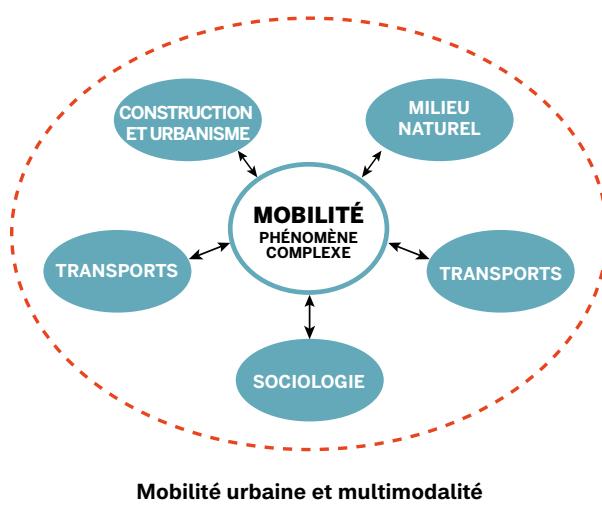
Mobilité urbaine et multimodalité

Schéma : Mihaela Negulescu



37. - [Master Planul General de Transport](#)

38. - Lege nr. 155 din 30 mai 2023 privind [mobilitatea urbană durabilă](#)



L'UAT est l'Unité territoriale de référence (ville, commune rurale, village). Le Județ est un découpage administratif intermédiaire entre UAT et région. Un plan de mobilité urbaine durable est établi au niveau correspondant. Les régions sont des unités de développement économique territorial, généralement corrélées aux régions historiques.

Par comparaison avec d'autres pays européens, les politiques de mobilité sont relativement récentes en Roumanie et s'inscrivent dans la perspective lancée

par le *Green Deal* avec la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente de 2020³⁹. Ces politiques entendent encourager un changement des comportements de déplacement s'affranchissant de l'automobile, permettant une récupération d'espace public et une régénération urbaine.

Elles comprennent de nombreuses mesures *hard* et *soft*. Certaines visent à limiter la possession et l'utilisation de la voiture personnelle à travers la fiscalité sur les véhicules, la tarification du stationnement, la limitation de l'accès à certaines aires (mais les ZFE ne sont pas encore mises en place), la réduction du stationnement sur la voirie, la réduction du nombre de voies de circulation permettant la création de couloirs réservés au transport public ou de pistes cyclables, les limitations de vitesse, etc.

D'autres mesures visent à développer une offre alternative à l'automobile : la modernisation et l'extension des transports collectifs (en termes de capacité, vitesse, confort, etc.), la facilitation de la multimodalité avec le MaaS, de l'usage du vélo, la piétonisation de certaines voies, etc. Le stationnement hors de l'espace public reste toutefois très insuffisant. La flotte des bus du transport collectif évolue vers des modèles électriques et hybrides.

39. - Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, *Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir*, 9 décembre 2020

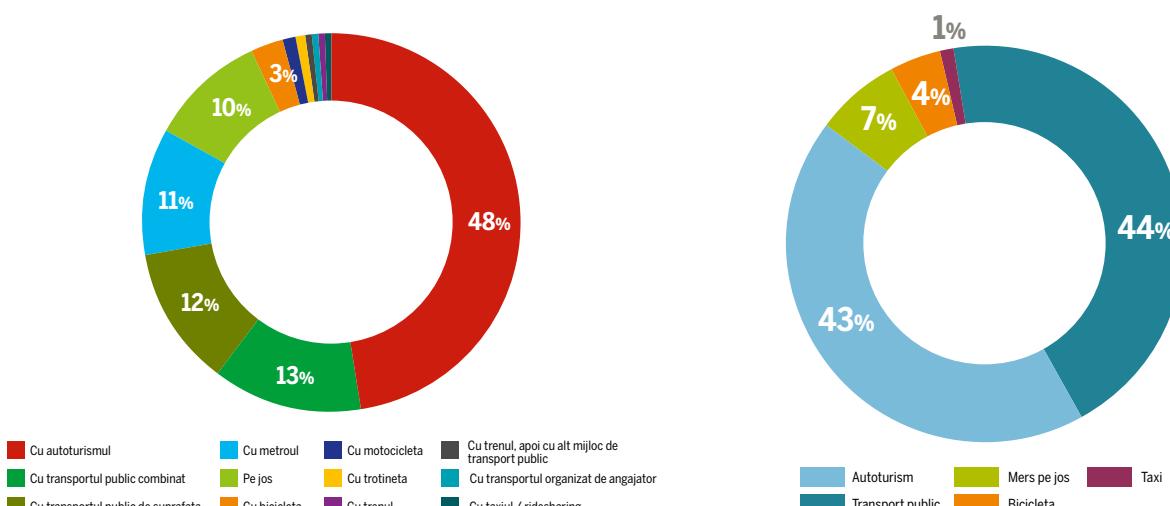
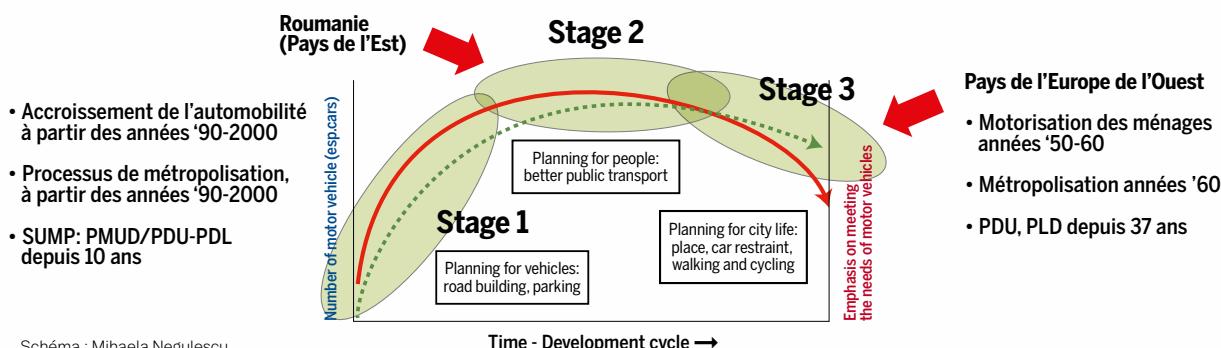
Cependant l'opinion n'adhère pas à l'objectif de restreindre l'usage de l'automobile et les évolutions sont lentes. La Roumanie a hérité de l'histoire un accès tardif à l'automobile de masse (accès encore en cours, avec un taux de motorisation des ménages de l'ordre de 450 véhicules pour 1 000 habitants, quand la moyenne de l'Union est de 550). Le même déca-

lage touche aussi le phénomène de métropolisation. On constate ainsi la poursuite d'une politique d'adaptation de la ville à l'auto, comme il était d'usage à l'ouest de l'Union dans les années 1960, plutôt qu'une politique de mobilité durable. Les expertises en matière de mobilité soutenable sont également insuffisantes.

Un schéma d'évolution à long terme des politiques urbaines de transport

Dans le schéma suivant, l'évolution des politiques urbaines de transport en Europe depuis la seconde moitié du XX^e siècle est découpée en **trois phases**. Pour les pays d'Europe de l'Ouest, l'accès à l'automobile de masse et la métropolisation démarrent dans les années 1950 et 1960. Les politiques urbaines de transport visent adapter la ville à l'automobile (renforcement de la voirie, du stationnement). Cette expansion atteignant ses limites (congestion, pollutions), une deuxième phase consiste à renforcer les transports publics. Enfin, dans une troisième phase, la politique embrasse la ville et la qualité de la vie de manière plus globale, avec une redistribution de l'espace public (permettant une place accrue pour la marche, le vélo, les loisirs, etc.).

Les pays de l'Est, dont la Roumanie, sont présentés comme engagés sur la même **trajectoire** en trois étapes mais avec un retard de quelque trente ans. On peut faire l'hypothèse qu'un tel rattrapage ne se fera pas exactement à l'identique, et que des « raccourcis » permettront d'engager plus rapidement la transition vers



Mobilité urbaine et multimodalité

(Automobile, transport public combiné, transport public de surface, métro, marche, vélo, moto, trottinette, train et autre mode de transport public, transport organisé par l'employeur, train, taxi et autopartage)

Source : Plan de Mobilité Urbaine Durable Bucarest – Ilfov

(Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București – Ilfov, 2025).

Structure modale des déplacements Niveau local (UAT Bucarest, 2023)

(Transport public, automobile, marche, vélo, taxi)

Source : Plan de Mobilité Urbaine Durable Bucarest – Ilfov

(Planul de Mobilitate Urbană Durabilă pentru Regiunea București – Ilfov, 2025).

une politique de durabilité, notamment sous l'influence des incitations de l'Union européenne.

On ne dispose pas de connaissance détaillée des mobilités en Roumanie, et en particulier de la structure modale des déplacements urbains. On sait toutefois que le taux de motorisation des ménages n'est pas homogène sur tout le territoire, le taux de Bucarest étant notoirement élevé (640 véhicules pour 1 000 habitants). Depuis 2014, des données permettent de décrire la situation dans certaines villes, en particulier dans l'aire métropolitaine de Bucarest et dans sa zone centrale.

À l'échelle de la métropole et du district central, les parts de l'automobile et de l'ensemble des transports publics sont du même ordre de grandeur (plus de 40 % chacune).

SUISSE

L'organisation des transports s'inscrit dans la structure fédérale des institutions helvétiques. Ces trois niveaux de compétences sont nettement distingués, mais efficacement interfacés.

La Confédération helvétique est responsable des transports collectifs de longue distance (qui sont globalement rentables) mais intervient aussi, avec les cantons, dans les transports régionaux et contribue aux infrastructures de transport dans les agglomérations. La principale entreprise ferroviaire du pays, les Chemins de fer fédéraux (CFF), a le statut de société anonyme de droit public dont le capital est détenu en totalité par l'État fédéral. Dans l'organisation de l'administration fédérale, les transports ressortissent au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (Detec), qui dispose de six offices fédéraux (ministères) : Office fédéral du développement territorial (ARE), des transports (OFT), des routes (Ofrou), de l'aviation civile (Ofac), de l'énergie (Ofen), de la communication (Ofcom) et enfin de l'environnement (Ofev).

La Confédération gère les transports **au niveau systémique** pour assurer l'efficacité et la cohérence du système de transport en Suisse, attribue les concessions de transport, organise la législation, les ordonnances et le contrôle associés aux systèmes de transport et leurs installations. Elle assure la gestion et la distribution du financement fédéral directement aux entreprises et projets d'intérêt national ou aux cantons et règle l'organisation du financement à partir des recettes fédérales. Les coûts non couverts des transports régionaux (coûts totaux moins les recettes des titres de transport) sont pris en charge par la Confédération et les cantons à parts égales. Ce soutien ne s'applique toutefois qu'à un transport de rentabilité minimale et desservant un certain nombre d'habitants.

Les 26 cantons (dont six demi-cantons) sont des États fédérés et sont responsables des transports ré-

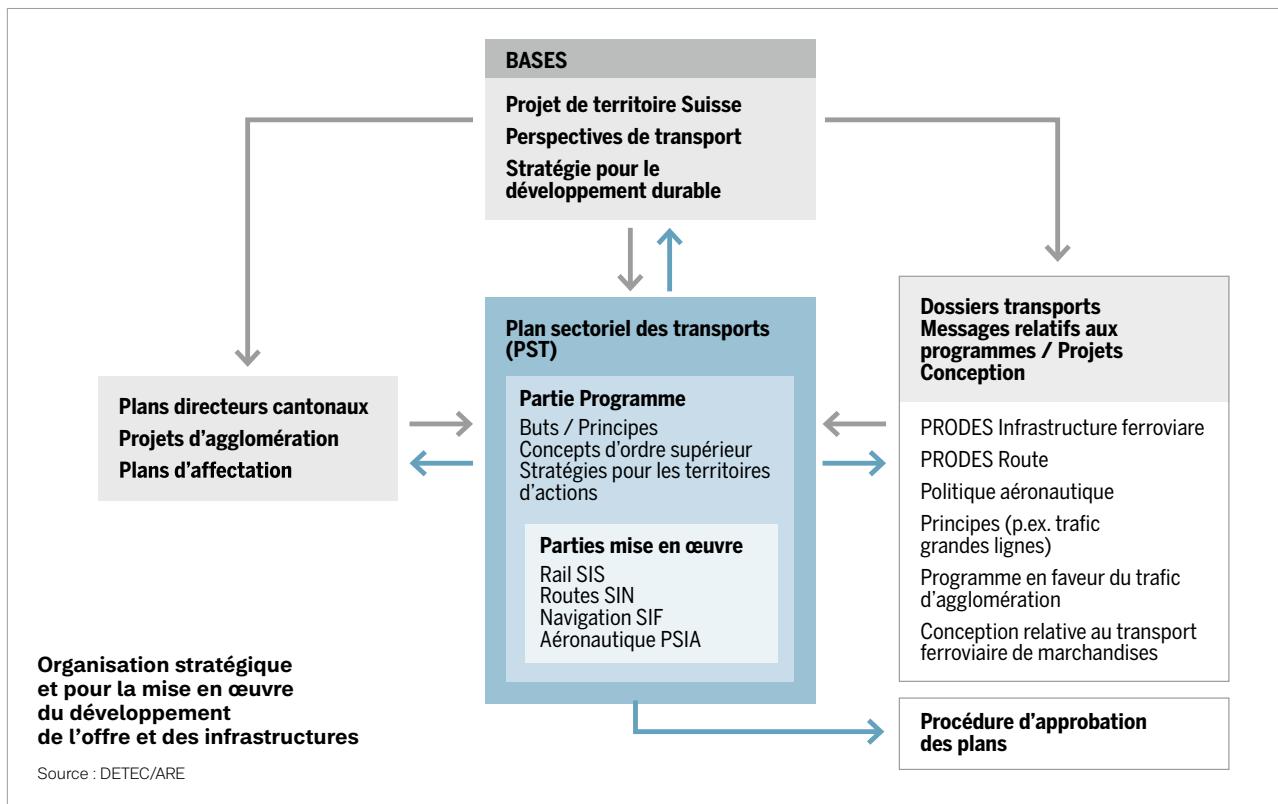


gionaux mais interviennent aussi dans les transports locaux et d'agglomération, en interaction avec la Confédération, les communes et les sociétés de transport (CFF et autres sociétés de transport). Ils assurent en outre la gestion des routes cantonales (l'entretien, la planification, etc.), la gestion des immatriculations et l'autorisation de circulation.

Les 2 115 communes (3 095 en 1960) sont responsables des transports locaux. Elles gèrent le réseau de routes communales et les transports au sein de chaque commune. Toutefois, les villes tendent à s'étendre au-delà du périmètre des communes. Celles-ci sont amenées à se regrouper par fusion en de plus grandes communes ou à former des associations autour de points d'intérêt commun, dont les transports.

L'inclusion des transports dans le Detec induit une approche globale du territoire et de son aménagement. Depuis sa création en 2000, l'Office fédéral du développement territorial (ARE) est l'autorité compétente pour les questions liées au développement territorial, à la politique de la mobilité et au développement durable. Il collabore avec les cantons et les communes et dirige la coopération internationale en matière de territoire. Depuis la révision de la loi sur l'aménagement du territoire en 2014, c'est l'aménagement du territoire qui a pour mission la définition et l'organisation du transport en Suisse. L'Office veille entre autres à ce que les activités de la Confédération soient conformes aux principes du développement durable.

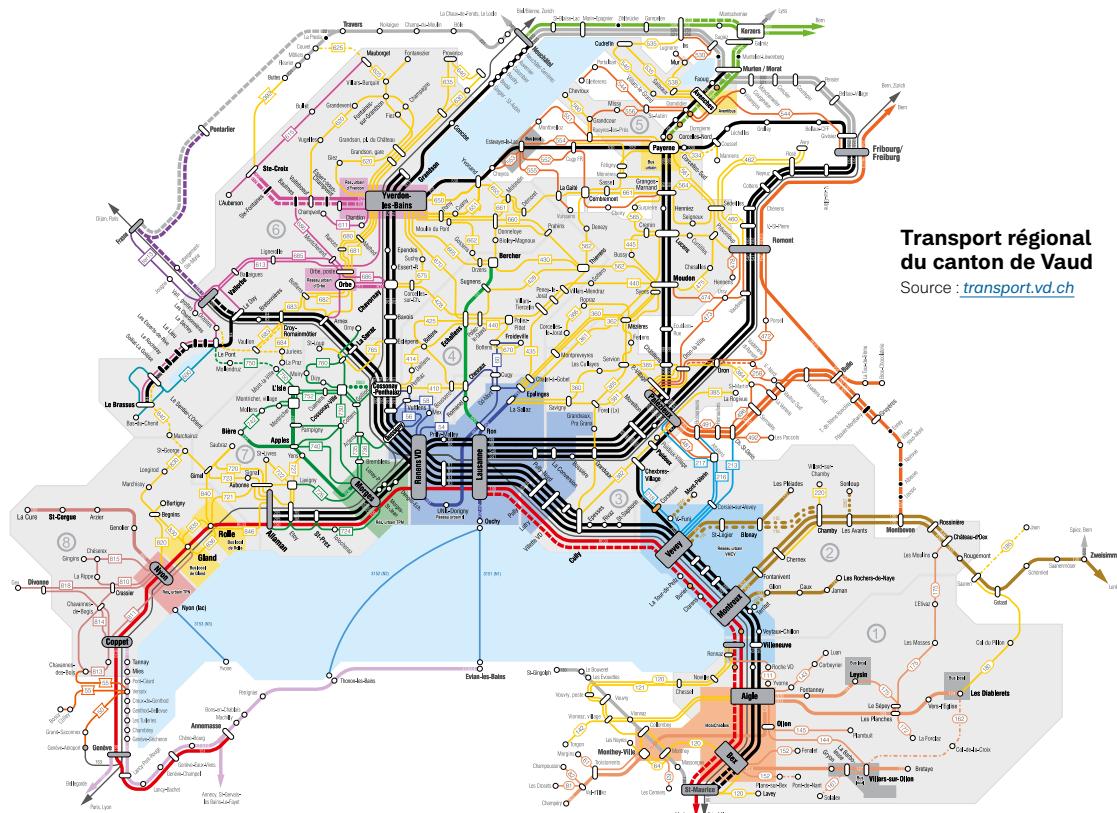
Le développement territorial est une tâche commune de la Confédération, des cantons et des communes. L'ARE assume une fonction de supervision, mais accomplit également des tâches de planification. Ses instruments sont le Projet de territoire Suisse qui définit un cadre d'orientation élaboré conjointement par tous les niveaux étatiques. Les plans sectoriels sont le principal instrument dont dispose la Confédération pour harmoniser ses activités ayant une incidence



sur l'aménagement du territoire et les coordonner avec celles des cantons.

La Confédération consigne ses intérêts dans des concepts en vue de décisions ultérieures. Les plans directeurs sont l'instrument de planification central des cantons, qui leur permet de consigner toutes les

activités ayant une incidence sur l'aménagement du territoire en vue du développement territorial souhaité. Les actes législatifs déterminants sont la loi sur l'aménagement du territoire et la loi sur les résidences secondaires. En outre, les agglomérations de Genève et de Bâle mènent une planification transfrontalière

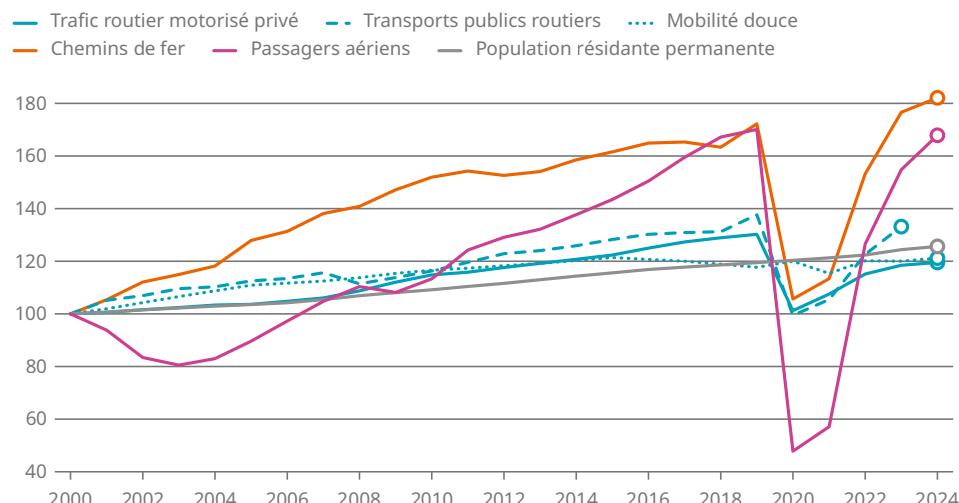


Évolution du transport de personnes par rapport à la population

Indice 2000 = 100

État des données :
09/10/2025

Remarques : le graphique ne contient pas les indications pour la navigation, les chemins de fer à crémaillère, les funiculaires et les téléphériques. Les indices de transport se fondent sur les personnes-kilomètres réalisés. Seule exception : pour l'aviation, l'indice repose sur le nombre de passagers locaux et en transfert pour le trafic de ligner et charter.



Source : OFS - Prestations du transport de personnes (PV-L), Statistique des transports publics (TP), Statistique de la population et des ménages (STATPOP), Statistique de l'état annuel de la population (1981-2010) (ESPOP) ; OFS, OFAC - Trafic aérien, trafic de lignes ou charter (AVIA_LC).

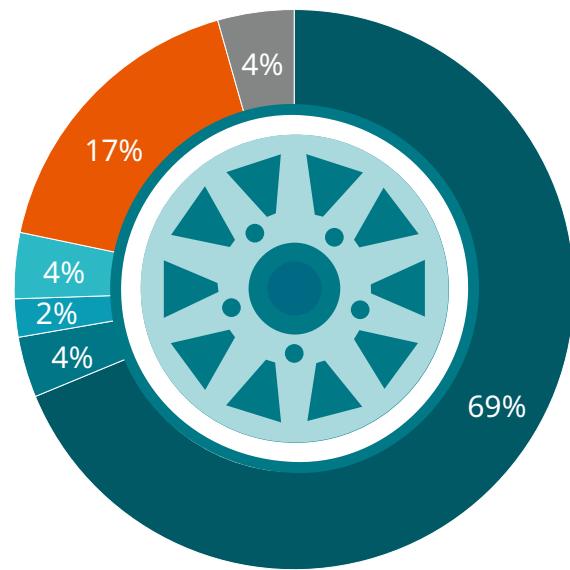
Source : bfs.admin.ch

de leurs transports locaux, en collaboration avec leurs homologues français et allemands.

Le schéma précédent relie planification stratégique au niveau fédéral et processus de mise en œuvre associant État fédéral, cantons et agglomérations. L'exemple du canton de Vaud montre l'abondance et la diversité de l'offre de transport régional, avec 28 lignes de chemin de fer locales (gérées par neuf compagnies différentes) en sus du réseau de grandes lignes des CFF, deux lignes de métro, quatre funiculaires et un réseau de bus et de BHNS (autour de Lausanne), ainsi que des tramways prochainement. L'ensemble est fortement relié avec les cantons voisins.

La Suisse connaît une **croissance démographique**, qui devrait se poursuivre dans les années à venir (on projette une croissance de 21 % entre 2017 et 2050) alors que la part habitable du territoire est restreinte (le plateau). Le système d'offre de transport fait l'objet d'une demande de mobilité croissante. De 2000 à 2024, la population a crû de 22 %, le transport aérien de 70 % (en passagers-kilomètres) et le transport ferroviaire de 81 %.

La répartition modale montre une fréquentation du chemin de fer élevée, l'automobile demeurant le premier moyen de transport (en nombre de personnes-kilomètres). Le parc des véhicules routiers en 2025 compte 6,6 millions de véhicules, dont 4,8 millions de voitures de tourisme. Parmi celles-ci, la part des véhicules électriques est passée de 4,2 % en 2024 à 5,2 % en 2025, et celle des véhicules hybrides de 9,6 0 % à 11,9 %. En tendance, l'usage du train et du vélo augmente, celui de la voiture stagne.



Moyens de transport terrestres,
% personnes-kilomètres, 2023

Source : OFS, [Mobilité et transports, statistique de poche 2025](http://mobilitetetransports.admin.ch)

En 2021, la population suisse (de plus de six ans) a passé en moyenne 80 minutes par jour dans les transports. Les loisirs sont premier motif de déplacement (42 %), devant le travail (16 %), les achats (13 %) et la formation (5 %). La croissance de la mobilité (notamment ferroviaire) est fortement liée aux déplacements pendulaires, souvent intercantonaux, dont la distance et le temps de transport augmentent (en particulier autour de Zurich). ■