

*La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI) a confié aux Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) la responsabilité d'organiser les transports publics réguliers de personnes à l'intérieur du Périmètre de Transports Urbains (PTU). Pour en assurer l'exploitation, les AOTU compétentes peuvent choisir soit de le faire elles-mêmes directement, c'est-à-dire en «régie», soit de confier ce service à une entreprise de statut privé ou semi public(SEM). Ce principe de dévolution du service public est de loin le plus fréquemment retenu par les AOTU (89% des cas).*

#### ***La régie ou la délégation à des entreprises spécialisées***

L'AOTU se doit de définir les services à assurer (nombre de lignes, fréquences, tracés ...), et la politique tarifaire. Ayant fixé sa politique, elle peut ou non assurer elle-même la gestion des services. Pour ce qui est des investissements, (achat de matériel roulant, réalisation des infrastructures), l'AOTU en assure le plus souvent directement la maîtrise d'ouvrage, et passe un marché public pour leur réalisation. Plus rarement, elle concède la réalisation des investissements à un concessionnaire.

Pour la gestion, l'AOTU peut faire en régie ou faire faire via une entreprise. Le plus souvent, les entreprises locales de transport public appartiennent à des groupes spécialisés.

La gestion directe en régie concerne plutôt les petits réseaux (13 réseaux de taille inférieure à 50 000 habitants), mais elle existe également pour 3 réseaux de plus de 100 000 habitants (Marseille, La Rochelle, Troyes). L'AOTU gère directement le service de transports urbains, soit sous la forme d'une régie dotée de la seule autonomie financière (généralement un de ses services sans personnalité morale distincte), soit sous la forme d'un Établissement Public Industriel et Commercial (EPIC) doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière. Les régies sont soumises aux règles de la comptabilité publique. En France, 5% des exploitants des réseaux de transports urbains sont des régies directes, 6% des EPIC. Beaucoup de ces réseaux sont regroupés au sein de l'association AGIR, association pour la gestion indépendante des réseaux de transports publics.

La gestion semi-publique est réalisée par des Sociétés d'Économie Mixte à savoir des sociétés anonymes de droit privé dont 51% au moins du capital social est détenu par le secteur public. L'opérateur de transport privé détient le reste du capital. C'est le cas de la plupart des réseaux du groupe TRANSDEV. Une partie du capital du groupe TRANSDEV vient de la Caisse des Dépôts et Consignation. Présent dans une cinquantaine de villes, dont plusieurs villes avec tramway (Montpellier et Nantes...), le groupe TRANSDEV regroupe environ 15% des réseaux urbains et interurbains.

La gestion privée est assurée par des sociétés totalement privées à statuts divers : société anonyme, société anonyme à responsabilité limitée, société en nom collectif et groupement d'intérêt économique. La plupart des sociétés privées font partie de deux grands groupes : KEOLIS (75 réseaux dont Lille et Lyon, 2 réseaux de TCSP), et CGEA CONNEX (36 réseaux, 3 réseaux de TCSP). Ces grands groupes sont nés de fusions et concentrations successives. En 1998, on comptait 13 grands groupes d'entreprises de transport de voyageurs. Aujourd'hui, KEOLIS (détenu par la SNCF et le groupe anglais 3i) et CONNEX (groupe VIVENDI) représentent à eux deux la moitié des réseaux urbains et interurbains.

Au total en France, on compte 164 entreprises de transport urbain, employant 36 300 salariés. Parmi celles-ci, les 60 entreprises de plus de 100 salariés emploient 90% de la main d'œuvre.

#### ***Deux façons de déléguer : Délégation de Service Public ou marché public***

Lorsque la collectivité décide de déléguer l'exploitation de son réseau, la mise en concurrence pour le choix de l'exploitant est obligatoire. La collectivité doit opter pour l'une des deux procédures suivantes : soit la Délégation de Service Public (DSP), soit le Marché Public. Le choix de la procédure dépend principalement de l'objet du contrat, de son économie, du partage des risques et donc du mode de rémunération.

**Deux modes de gestion pour assurer l'exploitation du réseau de transports urbains : la régie ou la gestion déléguée**

**La délégation de Service Public est la procédure la plus utilisée**

**Les contrats passés en DSP** doivent correspondre à un esprit de délégation de la gestion du service et à une prise de risque plus forte. La Délégation de Service Public est la procédure la plus utilisée par les AOTU pour l'exploitation des réseaux..

Les règles de la procédure de DSP sont définies dans la loi Sapin du 29 janvier 1993 et ses textes d'application et sont complétées par une jurisprudence fournie. Après la phase de consultation, l'assemblée délibérante de l'AOTU se prononce sur le choix du délégataire et confie par le biais d'un contrat la gestion du service de transport urbain au co-contractant. La procédure de DSP offre une grande souplesse dans la mesure où le processus de conventionnement prévoit des négociations.

Les contrats peuvent être classés en fonction de la répartition des risques (industriel et commercial). Le risque industriel est lié aux aléas sur les coûts d'exploitation, le risque commercial est lié aux aléas de la fréquentation. Il existe trois grands types de contrats avec quelques dérivés :

- La convention de gestion à contribution financière forfaitaire : l'exploitant assume les risques industriel et commercial ; cependant pour compenser les obligations de service public imposées, l'AOTU verse chaque année une compensation forfaitaire prédéfinie en début de contrat sur la base des prévisions de charges et de recettes réalisées par l'exploitant ;
- La convention de gestion à prix forfaitaire : le risque commercial est assumé dans ce type de contrat par l'AOTU ; l'exploitant assume le risque industriel, l'AOTU s'engageant à lui verser une somme forfaitaire annuelle déterminée en début de contrat en fonction d'une estimation prévisionnelle des charges d'exploitation ;
- Le contrat de gérance : les risques industriel et commercial sont assumés par l'AOTU, l'exploitant est rémunéré en fonction de la nature et du volume des prestations fournies.

**La procédure de marché public**, deuxième possibilité proposée à l'AOTU, est préconisée lorsque l'esprit de la dévolution correspond davantage à une prestation de service qu'à une délégation de gestion. La collectivité a le choix de la procédure dans le respect du Code des Marchés Publics. La directive européenne sur les services spéciaux, codifiée dans le code des marchés publics, s'applique aux transports publics et la collectivité a la possibilité d'avoir recours à la procédure négociée quel que soit le montant du marché.

**Les exploitants et les types de gestion des réseaux urbains en 2002 dans le Languedoc-Roussillon**

AOTU	Entreprise	Rattachement à un groupe	Forme juridique	Type de contrat	Réseau
Montpellier	TaM	TRANSDEV	Société Anonyme d'Economie Mixte	Contribution forfaitaire financière	Urbain et TCSP
NIMES	STCN	KEOLIS	Société Anonyme	Contribution forfaitaire financière	Urbain
PERPIGNAN	Corporation Française de Transport	Autre	Société Anonyme	Gestion à prix forfaitaire	Urbain
BEZIERS	CGFTE Bus Occitan	CONNEX	Société Anonyme	Contribution forfaitaire financière	Urbain
CARCASSONNE	CART		Régie directe		Urbain

**Références :**

Lois Sapin du 29 janvier 1993 et LOTI du 30 décembre 1982  
 « Les transports publics en France - organisation institutionnelle » - DTT - janvier 2003  
 « Transports collectifs urbains - évolution 1997-2002 » - CERTU, GART et DTT - 2003  
 Code des Marchés publics 2004 et circulaire du 7 janvier 2004 portant manuel d'application du Code des marchés publics