



# La concurrence dans le transport urbain

Etude 2022 et 2023

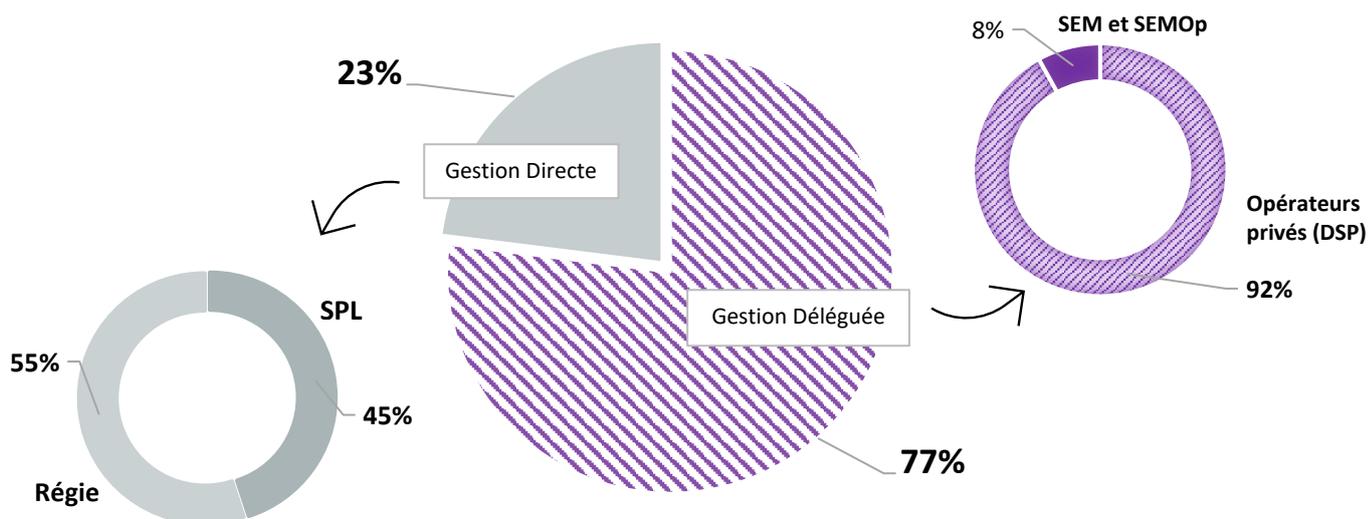
*Février 2024*



Février 2024

L'UTP suit les évolutions du marché du transport urbain français en suivant les appels d'offres et les changements de mode de gestion pour l'ensemble de ses réseaux adhérents ainsi que pour les réseaux urbains non adhérents dont la population du ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité est supérieure à 50 000 habitants. Cette étude porte donc au total sur 209 réseaux<sup>1</sup> et prend en considération les changements de contrats ou de modes de gestion effectifs entre le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et le 31 décembre 2023<sup>2</sup>.

### REPARTITION DES MODES DE GESTION



Sur la période étudiée, environ **77% des réseaux** ont opté pour la gestion déléguée.

- Lorsqu'une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) décide d'externaliser l'exploitation de son réseau de transport public urbain, elle a la possibilité, après avoir lancé un processus de mise en concurrence, de faire appel :
  - soit à des opérateurs économiques par le biais de la Délégation de Service Public (DSP)
  - soit à une société d'économie mixte (SEM) ou encore une société d'économie mixte à opération unique (SEMOp), sociétés anonymes

<sup>1</sup> Cette étude regroupe les 163 réseaux adhérents de l'UTP sur la période 2022 et 2023 (sans condition de taille) et 46 réseaux dont la population du RTAOM est supérieure à 50 000 habitants.

<sup>2</sup> Par conséquent, les résultats des appels d'offres intervenus en 2023 pour des contrats débutant à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024 ne sont pas inclus dans cette étude 2022-2023 mais ils le seront dans la suivante. Les contrats de sous-traitants sont également exclus de l'étude.

créées par des collectivités locales et qui dispose d'actionnaires publics et privés (dont l'opérateur économique).

A noter qu'avec un taux de 92%, le recours à un opérateur privé (en particulier via une DSP) l'emporte largement sur les SEM ou SEMOp.

A l'inverse, **23% des réseaux de l'étude** ont opté pour la gestion directe.

- Dans ce cas, l'AOM décide de prendre en charge directement la gestion du service, que ce soit par le biais :
  - d'une régie
  - ou d'une société publique locale (SPL), société anonyme composée uniquement d'actionnaires publics.

A noter qu'à l'heure actuelle, les SPL – bien que créées par une loi en 2010 seulement – représente déjà 45% du nombre du réseaux opérés en gestion directe.

## CHANGEMENTS DE MODE DE GESTION

### Focus 2022-2023 :

Sur les 209 réseaux du périmètre, l'UTP ne relève aucun changement de mode de gestion au cours de l'année 2023 ; tandis que 4 sont comptabilisés pour l'année 2022.

Sur ces 4 changements intervenus en 2022, et à l'exception du cas d'Annonay Rhône Agglo qui a repris en régie l'exploitation de son réseau auparavant délégué à un opérateur, les 3 autres cas sont caractérisés par le passage d'une société d'économie mixte (SEM) à une société publique locale (SPL). Il s'agit des réseaux de :

- Saint-André-de-la Réunion
- Grand Avignon
- Montpellier Méditerranée Métropole.

### Evolutions 2006-2023 :

Sur les 209 réseaux du périmètre, l'UTP relève au total 34 changements de mode de gestion sur la période 2006-2023<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> A noter que le réseau de Thionville a été comptabilisé une seule fois. Il constitue un cas particulier car il est passé de la gestion déléguée (opérateur privé) à une SPL puis de nouveau à la gestion déléguée.

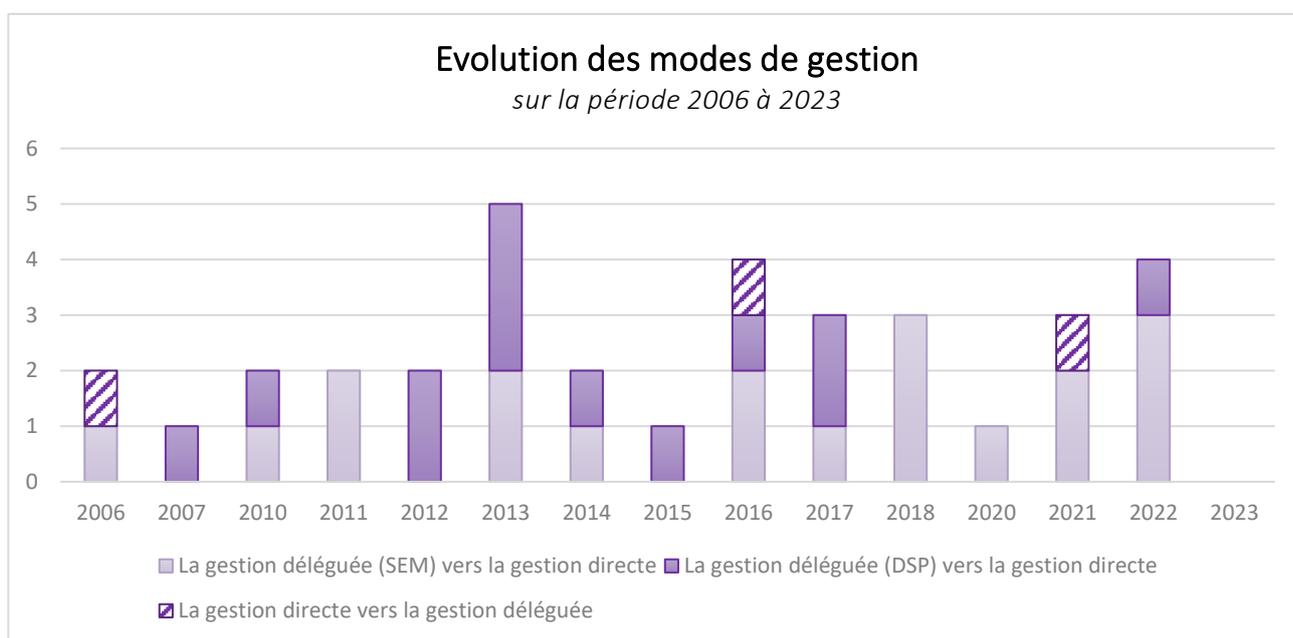
➤ Sont passés en gestion directe :

- 19 réseaux<sup>4</sup> exploités en gestion déléguée sous forme de société d'économie mixte (SEM) → dont 13 sont passés en sociétés publiques locales (SPL).
- 12 réseaux<sup>5</sup> exploités en gestion déléguée via une Délégation de Service Public (DSP) → dont 6 sont passés en SPL.

Ainsi, nous constatons que les principaux changements de mode de gestion reflètent une transition d'une exploitation déjà semi-publique (SEM) vers une gestion entièrement publique, généralement réalisée au moyen d'une SPL.

➤ Sont passés en gestion déléguée :

- 3 réseaux auparavant exploités en gestion directe : deux sous forme de régions (Beaune et Saint-Malo) et un sous forme de SPL (Thionville).



*Le graphique ci-dessus montre les changements de mode de gestion des réseaux de transport urbain en France entre 2006 et 2023.*

<sup>4</sup> Belfort, Forbach, Saint-Nazaire, Saumur, Clermont-Ferrand, Saint-Brieuc, Aurillac, Thionville, Abbeville, Annecy, Pau, Angoulême, Cognac, Evreux, Fort-de-France, Grenoble, Strasbourg, Avignon, Montpellier et Saint-André-de-la-Réunion (ordre croissant)

<sup>5</sup> Toulouse, Gaillac, Dax, Maubeuge, Cannes, Nice, Périgueux, Chartres, Ajaccio, Aubagne, La Ciotat et Annonay (ordre croissant)



## L'ÉVOLUTION DES SEMOP DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS

La SEMOp, acronyme pour Société d'Économie Mixte à Opération unique, représente une forme juridique spécifique dans le domaine des établissements publics locaux. Instituée en 2014, la SEMOp ressemble à une SEM, à ceci près qu'elle possède une durée de vie limitée à la réalisation d'une opération spécifique. Elle associe une collectivité territoriale et un opérateur économique, la personne publique devant détenir entre 34 % et 85 % du capital.

Bien que peu répandue initialement dans le secteur, la SEMOp montre une tendance croissante à se développer.

Avant 2022, seuls deux réseaux étaient exploités sous cette forme, à savoir :

- le réseau REZO'BUS en Normandie, géré par la SEMOp Caux Seine Mobilités ;
- le réseau Agglo'bus à Cayenne, opéré par la SEMOp Agglo'bus.

Entre 2022 et 2023, nous dénombrons un nouveau réseau exploité sous cette forme juridique, ainsi que deux autres réseaux qui ont récemment opté pour cette structure :

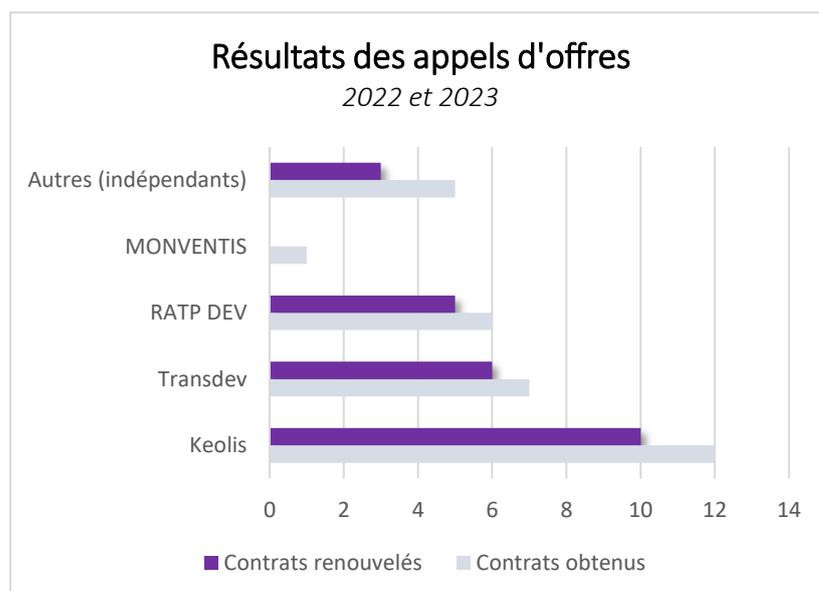
- Dans le Jura, le réseau Grand Dole Mobilités de la communauté d'agglomération du Grand Dole, exploité par la SEMOp Grand Dole Mobilités ;
- À La Réunion, le réseau Carsud de la communauté d'agglomération du Sud (CASUD) sera exploité par la SEMOp Carsud à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2024.
- La communauté d'agglomération de la Rochelle a voté, en juillet 2023, le changement du mode de gestion du réseau de transports publics, qui sera, à compter de 2025, exploité par une SEMOp à majorité publique.

## CHANGEMENTS D'OPERATEURS

Eu égard à la gestion déléguée, l'UTP recense pour les années 2022 et 2023 un total de **31 procédures d'appels d'offres**<sup>6</sup> dont 7 ont donné lieu à un changement d'opérateur, soit un taux de changement de **23 %**.

<sup>6</sup>Alençon, Annemasse, Auch, Bar-le-Duc, Beaune, Beauvais, Bordeaux, Bourges, Briançon, Carpentras, Châteauroux, Chaumont, Le Creusot, Dijon, Dôle, Grasse, L'Isle d'Abeau, Laon, Laval, Montauban, Perpignan, Saint-Dizier, Salon-de-Provence, Sète, Thonon-les-Bains, Toulon, Tournon-sur-Rhône, Valenciennes, Vesoul, Vienne et Villefranche sur Saône.

Plus précisément, en 2022, parmi les 14 procédures recensées, 4 ont connu un changement<sup>7</sup> d'opérateur, tandis qu'en 2023, 3 ont été sujettes à un changement d'opérateur<sup>8</sup> parmi 17 procédures.



## OUVERTURE A LA CONCURRENCE DES TRANSPORTS PUBLICS EN ILE-DE-FRANCE

La loi du 8 décembre 2009 a programmé l'ouverture à la concurrence des transports publics en Île-de-France, incluant bus, métro et tramways. Île-de-France Mobilités (IDFM) avait initialement planifié une progression chronologique, débutant par l'ouverture des lignes de bus de la grande couronne en 2021, suivie par celles de la RATP en 2025.

En 2021, IDFM a lancé le processus d'ouverture à la concurrence des lignes de bus de la grande couronne, représentant environ 20 % du réseau francilien, réparties en 37 lots, dont 22 ont débuté en 2022 et 2023.

Il convient de noter que sur les 37 lots prévus, l'exploitation de 8 lots a déjà débutés entre 2019 et 2021<sup>9</sup>. Six contrats d'exploitation des réseaux de la grande couronne ont débuté le 1<sup>er</sup> janvier 2024<sup>10</sup>, et un dernier lot, devant être attribué par IDFM, devrait débuter en 2025<sup>11</sup>.

<sup>7</sup>Briançon, Perpignan, Thonon-les-Bains et Villefranche sur Saône.

<sup>8</sup>Grasse, Laval et Valenciennes.

<sup>9</sup>En 2019 : 1 lot a débuté (DSP n°22) et en 2021 : 7 Lots (DSP n°5,10,18,19,34,35 + Marché public n°1)

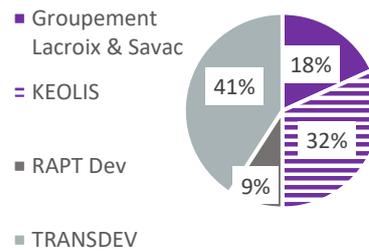
<sup>10</sup>En 2024 : 6 lots devraient débuter (DSP n°2, 3, 23, 30+31, 4 et 38)

<sup>11</sup>En 2025 : 1 lot devrait débuter (DSP n°9)

La répartition des contrats en grande couronne francilienne, qui ont débuté en 2022 et 2023, se présente comme suit :

- Transdev – 9 contrats<sup>12</sup>
- Keolis – 7 contrats<sup>13</sup>
- RATP CAP Ile-de-France – 2 contrats<sup>14</sup>
- Groupement Lacroix & Savac – 4 contrats<sup>15</sup>

#### Répartition des contrats attribués



Le marché des transports publics en Île-de-France est encore jeune. Il est donc encore difficile de tirer des conclusions définitives sur la répartition des contrats. Cependant, les résultats actuels semblent indiquer que le marché est en train de se structurer autour de quelques grands acteurs du secteur.

En décembre dernier, le Parlement a approuvé une proposition de loi repoussant le calendrier d'ouverture des réseaux de bus de la RATP de Paris et de la petite couronne entre le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et le 31 décembre 2026. Cette modification a ainsi décalé la date butoir initialement fixée au 31 décembre 2024.

Ainsi, IDFM poursuit l'ouverture à la concurrence avec les lignes de bus de Paris et de la petite couronne exploitées jusqu'à présent par la RATP. Ces lots devraient être attribués entre septembre 2024 et la fin du premier semestre 2025, en vue d'un début d'exploitation 9 à 12 mois plus tard. Quant aux lots de Paris intra-muros (rive gauche et droite), leur attribution est prévue fin 2026.

<sup>12</sup> DSP n°7, 11, 12, 32,16,17, 21, 25 et 28

<sup>13</sup> DSP n°13, 20,27, 33, 3, 6 et 8 + Marché public n° 24 (lot 1)

<sup>14</sup> DSP n° 26 et 37

<sup>15</sup> DSP n°29 et n°15 + les marchés publics n°24 (lot 2) et n°14



## CONTACTS

### Florence Sautejeau

*Déléguée générale de l'UTP*

[fsautejeau@utp.fr](mailto:fsautejeau@utp.fr)

+33 (0)1 48 74 73 67

### Jean-Philippe Peuziat

*Département des Affaires Publiques*

[jppeuziat@utp.fr](mailto:jppeuziat@utp.fr)

+33 (0)1 48 74 73 49

### Marine Le Chapalain

*Département des Affaires Publiques*

+33 (0)1 48 74 01 00

### Juliette Fraile

*Département de la Valorisation et de la Communication*

[jfraile@utp.fr](mailto:jfraile@utp.fr)

+33 (0)1 48 74 73 46



17, rue d'Anjou  
75008 Paris  
Téléphone : 33 (01) 48 74 63 51  
[www.utp.fr](http://www.utp.fr)

