

La délégation de service public dans les transports publics

La régie et la "délégation de service public" (DSP) sont, en France, les deux grands modes de gestion des services publics de transport public.

La LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs) a dessiné l'organisation des transports publics en 1982. Elle a confié, en province, la responsabilité de la politique des transports urbains aux communes et leur laisse une totale liberté de choisir le mode de gestion de leurs réseaux de transports publics et d'en changer éventuellement.

La DSP, pratique contractuelle très ancienne en France, antérieurement connue sous d'autres noms : "concession" ou "affermage", a permis la construction du réseau ferroviaire français au 19ème siècle, des premiers réseaux de tramway, l'électrification des villes ...

Elle connaît un grand succès en France dans les transports publics, puisqu'en dehors de la région parisienne, plus de 92 % des réseaux de transport public sont délégués à des opérateurs totalement privés ou d'économie mixte. Elle concerne ainsi la plupart des grands réseaux de transport urbain, à l'exception de celui de Marseille.

La DSP : un véritable partenariat entre la collectivité publique et son opérateur

La DSP permet aux collectivités publiques de confier la gestion de l'ensemble de leurs réseaux à un opérateur, tout en gardant la définition de la politique des transports publics sur leur territoire. L'opérateur prend en charge le risque industriel et tout ou partie du risque commercial de l'exploitation du service, une partie au moins de ses rémunérations provenant directement des voyageurs. Le délégataire (titulaire du contrat) peut également prendre en charge des investissements, tels que l'achat de véhicules, la construction de lignes de tramway, la mise en place de systèmes d'information ... ce qu'il est de plus en plus amené à faire compte tenu des contraintes budgétaires publiques.

Ses contacts directs avec les voyageurs et sa bonne connaissance du terrain lui permettent d'être une véritable force de propositions auprès des collectivités publiques.

Loi Sapin et mise en concurrence

Depuis la loi Sapin de 1993, les DSP doivent être attribuées après une procédure de mise en concurrence qui, compte tenu de la possible complexité des contrats, laisse la place à une négociation entre les parties.

Les contrats sont passés pour une durée limitée de plusieurs années et confèrent très souvent à leur titulaire un droit exclusif d'exploitation sur l'ensemble du réseau de transport urbain, tous modes confondus.

Des possibilités encadrées d'évolutions des DSP offrent, par ailleurs, une souplesse qui est absolument essentielle. Elle permet en effet aux transports publics de s'adapter rapidement aux nouveaux besoins des voyageurs et de leur fournir un service de qualité tout en gardant des parts de marché face à la vive concurrence de la voiture.

Une délégation de la gestion du service public encadrée

Le délégataire informe, chaque année, la collectivité publique de la gestion qu'il a effectuée. Pour ce faire, il lui remet un rapport sur l'exploitation de son service, dans lequel il rend compte en plus de sa gestion, de la qualité de service, des coûts du service ... sachant que la collectivité conserve un droit de contrôle sur son délégataire, qu'elle peut exercer à n'importe quel moment.

Un modèle de contrat exporté à l'étranger

Plusieurs pays, tels le Royaume-Uni, le Portugal, l'Espagne se sont inspirés des contrats de DSP pour mettre en place de nouveaux contrats de transports publics.

Au niveau européen, le règlement sur les Obligations de Service Public, qui vient d'être adopté, s'inspire largement des contrats de DSP et de la loi Sapin.

**information : www.utp.fr
contact : lae@utp.fr**