



Hors Ile-de-France :

L'article 7-II de la LOTI réglemente l'exécution du service public de transport, assuré soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention à durée déterminée avec l'autorité compétente.

L'exploitation directe : les régies

L'article 29 de la LOTI retient l'exploitation en régie pour les départements et les transports urbains.

Réglementées par l'article 12 du décret du 16 août 1985, les régies de transport ont pour objet d'exploiter des services de transports publics de personnes et, à titre accessoire, toutes activités de transport ou connexes à celui-ci, effectuées à la demande ou avec l'accord de l'autorité organisatrice.

Visées à l'article 7-II de la LOTI, les régies sont soit des établissements publics à caractère industriel et commercial, soit des régies dotées de la seule autonomie financière.

Elles sont créées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice : délibération du Conseil municipal ou général.

Le conventionnement :

Marché public et délégation de service public

Depuis la loi 93-122 du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique et des procédures publiques, codifiée dans l'article L. 1411-1 du Code général des collectivités territoriales, la jurisprudence du Conseil d'Etat et l'apport de la réglementation européenne, les contrats de transports peuvent désormais relever :

- soit des marchés de service public soumis au Code des marchés publics,
- soit des délégations de service public soumis aux dispositions de l'article L. 1411-1 du CGCT.

Deux questions conditionnent les choix : qui, de l'utilisateur ou de l'autorité organisatrice, paie le service ? Quel degré de maîtrise celle-ci entend exercer sur le fonctionnement du service ?

La Jurisprudence du Conseil d'Etat a restreint le champ des délégations de service public « aux seuls contrats dans lesquels la rémunération de l'exploitant est substantiellement assurée par les résultats de l'exploitation ».

Et a conclu qu'à défaut de recettes propres, puisqu'ils sont généralement gratuits ou presque, le conventionnement des transports scolaires ressortit aux marchés publics.

Une circulaire interministérielle du 19 mars 1998 fait le point sur cette question.

La loi du 29 janvier 1993 (dite loi Sapin) soumet les délégations de service public à une procédure de publicité permettant la présentation de plusieurs offres concurrentes. Elle interdit par ailleurs, la reconduction tacite des contrats.

A noter que cette loi s'applique aux personnes morales de droit public : collectivités locales, leurs groupements et leurs établissements publics (les collèges d'enseignement général et les lycées sont des établissements publics nationaux ou départementaux d'enseignement).

En Ile-de-France :

Les services réguliers sont inscrits au plan de transports tenu par la commission technique du Syndicat des transports d'Ile-de-France. (article 9 du décret 59-1090 du 23 septembre 1959 portant statut du STIF).

Les inscriptions sont à durée indéterminée et instituent, en général, une situation de monopole au profit d'un transporteur.