

## Position de l'UTP

# Proposition de loi pour le développement des Sociétés Publiques Locales (SPL)

UNION  
DES TRANSPORTS  
PUBLICS  
ET  
FERROVIAIRES

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est le syndicat professionnel des entreprises de transport public urbain, ainsi que des entreprises de transport ferroviaire présentes en France. Elle représente à la fois des entreprises privées, des entreprises à capitaux mixtes et des entreprises publiques : des régies, la SNCF et la RATP ; soit près de 180 entreprises réalisant plus de 11 milliards d'euros de chiffres d'affaires.

L'UTP suit avec intérêt les discussions concernant la proposition de loi relative au développement des Sociétés Publiques Locales<sup>1</sup> (SPL), marquant la volonté des Parlementaires de **doter les collectivités publiques d'un nouvel outil de gestion des services publics locaux.**

Ce texte devrait permettre aux collectivités publiques et à leurs groupements de créer des sociétés anonymes constituées au minimum de deux actionnaires publics, pour réaliser des opérations d'aménagement et de construction, pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial et toutes autres activités d'intérêt général. L'intervention économique des collectivités locales via des SPL serait en dehors du champ concurrentiel, conformément aux conditions précisées dans ce texte. En conséquence, la SPL, comme les établissements publics, serait qualifiée « d'opérateur interne » dans le cadre de la passation des DSP, l'exemptant ainsi du respect des règles de mise en concurrence prévues par la loi Sapin.

Dans le cadre de l'organisation institutionnelle des transports urbains, les autorités organisatrices disposent d'une

<sup>1</sup> Proposition de loi de M. Daniel RAOUL pour le développement des sociétés publiques locales, n°253, déposée le 5 mars 2009 adoptée par les Sénateurs en première lecture le 4 juin 2009 et par les députés en première lecture le 23 mars 2010.

totale liberté de choix du mode de gestion de leurs réseaux de transport public, en vertu du **principe constitutionnel de libre administration des collectivités locales. Elles ont également la possibilité d'en changer selon le principe de réversibilité du mode de gestion.** A cet égard, **deux modes de gestion** s'offrent à elles : elles peuvent actuellement soit réaliser elles-mêmes les services de transport urbain en **régie ou via une régie EPIC, soit en déléguer l'exploitation** à un opérateur de transport (entreprise privée, société d'économie mixte) après mise en concurrence<sup>2</sup>.

Dans le cadre des discussions sur cette proposition de loi, l'UTP, qui représente à la fois des opérateurs publics et privés souhaite **réaffirmer sa neutralité quant au choix du mode de gestion** défini par l'AO, **dans le respect d'une compétition loyale entre les modes de gestion.**

<sup>2</sup> En France dans les transports publics urbains, le mode de gestion en **régie** représente actuellement environ 10 % des réseaux adhérents à l'UTP, la **gestion externalisée** par contrat à une entreprise (en délégation de service public et plus rarement en marché public) représente près de 90% des réseaux adhérents à l'UTP. Pour plus de précisions, cf. note UTP « *Une concurrence accrue dans les Transports publics urbains au bénéfice des voyageurs, septembre 2009* ».

Elle rappelle, toutefois, que les transports publics sont soumis à un **texte sectoriel européen de référence**, le règlement 1370/07 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route<sup>3</sup>, appelé plus communément **règlement sur les Obligations de Service Public (OSP)**.

Ce texte qui est entré en vigueur le 3 décembre 2009, prévoit la passation obligatoire d'un contrat de service public pour l'octroi de compensations ou d'un droit exclusif par une autorité compétente à un opérateur de transport public.

Si le principe retenu est celui de la concurrence régulée, **ce règlement respecte le principe de libre administration des collectivités locales.**

Il prévoit, en effet, la possibilité pour les AO d'exercer elles-mêmes les services de transport public ou de les confier directement à un «opérateur interne<sup>4</sup> », cantonné au territoire de ces autorités selon les conditions précisées par le règlement OSP. Lorsqu'elles décident d'externaliser l'exploitation de leurs transports publics, ces mêmes autorités compétentes ont le choix entre la passation d'un marché public ou d'une concession (DSP en droit français) dont les modalités d'attribution sont prévues par le règlement.

---

<sup>3</sup> JOUE, 3 décembre 2007 L 315/1 et s.

---

<sup>4</sup> Le règlement prévoit que l'opérateur interne doit être une «entité juridiquement distincte sur laquelle l'AO ou dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité exerce, un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services».