



# Les transports urbains en France

L'expérience française

## Vos interlocuteurs en France

**Ministère de l'Écologie et du Développement durables (MEDAD)**  
DAEI, Direction des Affaires Economiques Internationales,  
Totur Pascal A  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
Téléphone : (33) 1 40 81 21 22  
Télécopie : (33) 1 40 81 27 70

**Direction générale de la Mer et des Transports (DGMT)**  
Grande Arche de la Défense - Paroi Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX  
Téléphone : (33) 1 40 81 13 11  
Télécopie : (33) 1 40 81 10 66

**Groupe des Autorités Responsables de Transport (GART)**  
22, rue Palestro  
75002 PARIS  
Téléphone : (33) 1 40 41 18 19  
Télécopie : (33) 1 40 41 18 11

**Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU)**  
9 rue Juliette Récamier  
69458 LYON CEDEX 06  
Téléphone : (33) 4 72 74 58 00  
Télécopie : (33) 04 72 74 59 00

**Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)**  
2, avenue du Général Malleret Joinville, BP 34  
94114 ARCUEIL CEDEX  
Téléphone : (33) 1 47 40 70 56  
Télécopie : (33) 1 47 40 70 90

**Laboratoire Central des Ponts et Chaussées (LPC)**  
58 boulevard Lefebvre  
75015 PARIS  
Téléphone : (33) 1 40 43 50 00  
Télécopie : (33) 1 40 43 54 86

**Service d'Études Techniques sur les Routes et Autoroutes (SETRA)**  
48, avenue Aristide-Briand, BP 100  
92223 BAGNEUX  
Téléphone : (33) 1 46 11 31 31  
Télécopie : (33) 1 40 11 31 69

**Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF)**  
34 rue du commandant Mouchotte  
75014 PARIS  
Téléphone : (33) 01 53 25 31 19

**Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)**  
1, passage Mondétour  
75001 PARIS  
Téléphone : (33) 01 44 76 86 43



2967



# Sommaire

- 1 Une volonté politique affirmée, la concertation à tous les échelons
- 2 Un service de plus en plus performant
- 3 Des outils originaux et adaptés
- 4 Une vision partagée des politiques de déplacement



## Une volonté politique affirmée, la concertation à tous les échelons

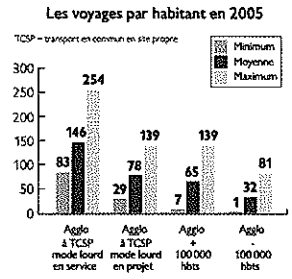
Gie ferrée et autoroute en Plaine Saint-Denis ©MEDAD/SG/SIC - 2002 Photo B.Suard

### Assurer une mobilité durable...

- Extension de la zone d'influence des métropoles  
Les agglomérations françaises sont marquées par un étalement et une spécialisation des espaces. Les fonctions urbaines sont dispersées sur un territoire de plus en plus vaste : habitat en zone périurbaine, services administratifs et économiques en centre-ville, activités commerciales en périphérie, grands équipements à la lisière des agglomérations (hôpitaux, universités, multiplexes de cinéma).
- Réorienter plutôt que réduire les déplacements  
Grâce à la motorisation croissante des ménages, les citadins se déplacent volontiers en voiture pour aller travailler, étudier, faire leurs achats ou se divertir. Une tendance d'autant plus forte qu'on s'éloigne des centres villes. D'où l'augmentation des trajets domicile/lieu de travail et des trafics de banlieue à banlieue : un français parcourt aujourd'hui 7,3 km/jour en moyenne, étant observé qu'un habitant de secteur périurbain parcourt 3 fois plus de kilomètres qu'un habitant du centre-ville, qu'il consomme 3 fois plus d'énergie et produit 2 fois plus d'oxydes d'azote. La crise de l'énergie (perspectives d'épuisement du pétrole, énergie fossile) et la préservation de l'environnement (limitation des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, lutte contre la pollution atmosphérique) imposent de rationaliser les déplacements. On attribue aux transports (déplacements individuels compris) 25 à 30% des GES au niveau mondial. La mobilité étant facteur d'épanouissement personnel et de renforcement de la cohésion sociale, il s'agit moins de réduire les trajets que de les réorienter vers les modes alternatifs à la voiture, moins gourmands en énergie et moins polluants : la marche, le vélo et le transport collectif.

- Une démarche de mobilité durable  
Dans cette optique, la politique des transports urbains menée en France tend à coordonner l'action des différents intervenants en matière de transports, de voirie, de stationnement et d'urbanisme - et ce en concertation avec les acteurs économiques, le monde associatif et la population d'une manière générale. L'objectif est de concilier des exigences en apparence contradictoires : assurer la mobilité et l'accessibilité aux territoires tout en protégeant l'environnement, satisfaire les besoins individuels immédiats sans pour autant sacrifier l'intérêt collectif des générations actuelles et futures.  
En ce sens, la politique des transports urbains s'inscrit dans une authentique démarche de mobilité durable.

un Français parcourt aujourd'hui 7,3 km/jour en moyenne



## ...grâce à une politique globale des déplacements en ville.

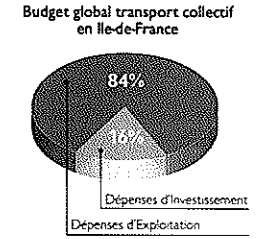
Le législateur français s'est peu à peu doté d'outils globalisant la démarche d'élaboration d'une politique de transport urbain.

- Promulguée fin 1982, la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) installe le droit au transport au moindre coût pour la collectivité (consacrant la notion d'efficacité économique et sociale). Elle instaure les plans de déplacements urbains (PDU) dans l'idée de partager l'espace public de voirie. Elle clarifie l'organisation institutionnelle des transports publics en séparant les fonctions d'organisateur et d'opérateur des services - confiant à des autorités responsables les autorités organisatrices des transports urbains (AOTU), la charge de définir, financer (grâce notamment au versement transport qui est une ressource fiscale spécifique) et organiser les transports publics réguliers de personnes à l'intérieur des périmètres de transport urbain (PTU). Pour en assurer l'exploitation, ces AOTU (au nombre de 232) peuvent choisir de le faire elles-mêmes directement (en régie) ou de confier ce service à une entreprise totalement privée ou mixte société d'économie mixte (SEM).
- Les lois de décentralisation de mars 1982 et janvier 1983 renforcent les pouvoirs de l'élu local et répartissent les compétences entre Etat et collectivités territoriales (régions, départements, communes). Elles élargissent le champ de compétence des AOTU (extension au

stationnement, possibilité de coopération intercommunale).

- La loi Sapin de janvier 1993 sur la prévention de la corruption et la transparence de la vie économique et des procédures publiques contraint les AOTU à organiser la mise en concurrence pour la passation de leurs contrats de délégation de service, sans pour autant remettre en cause la possibilité de réaliser ces services elles-mêmes (régies).
- La loi Barnier de février 1995 introduit la procédure du débat public, garantissant la participation du public au processus décisionnel concernant les grandes opérations publiques d'aménagement d'intérêt national.
- La loi dite LAURE sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie de 1996 élargit l'objectif initial de rationalisation des déplacements urbains en précisant que le PDU "vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et facilité d'accès, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé d'autre part". Elle rend le PDU obligatoire dans les villes de plus de 100 000 habitants, les transformant de fait en outil de planification urbaine à long terme.
- Enfin, les lois Solidarité et Renouvellement urbain (SRU) de 2000 et Urbanisme et Habitat (UH) de 2003 organisent la cohérence entre urbanisme, transport et habitat. Elles assignent aux PDU de nouveaux objectifs en termes de cohésion sociale et urbaine, ainsi qu'en matière d'amélioration de la sécurité des déplacements.

à partir de 1982, l'usager a droit au transport au moindre coût



### UN ENJEU FINANCIER IMPORTANT

Les services de transport urbain qui desservent les 36 679 communes françaises représentent 5% du PIB, procurent du travail à 1,5 million de personnes (emplois directs et indirects).

Le budget global du transport collectif en Ile-de-France (84% de dépenses d'exploitation, 16% de dépenses d'investissement) atteignait 7,4 milliards d'euros en 2004, celui des transports urbains dans les agglomérations de province se montait à 4,7 milliards d'euros en 2002.



## Un service de plus en plus performant

tram (T3), tramway ©MEDAD/SG/SIC - 2006 Photo B. Svard

### Du démantèlement des tramways...

Jusqu'aux années 1950, seule la ville de Paris était dotée d'un métro. Les plus grandes villes de province étaient équipées de tramways.

Dans les années 60, les villes françaises se sont adaptées à la voiture individuelle et tous les tramways ont été démontés pour lui laisser la place (à l'exception des agglomérations de St Étienne, Lille et Marseille). La ville de Paris, quant à elle, avait déjà démantelé son réseau de tramway avant 1940.

Dans les années 70, le "tout voiture" a conduit à l'aggravation de la pollution et à la congestion grandissante des centres villes. Les autobus ont vu leur vitesse se réduire de 5% l'an. Enclenchant le cercle vicieux bien connu : abaissement de la qualité et fiabilité du service rendu, perte de clientèle, diminution des recettes, arrêt de l'investissement, réduction amplifiée de la qualité de service, etc.

Après le "choc pétrolier" de 1973, la voiture a dû s'adapter à la ville, et non l'inverse. L'Etat français a alors entrepris de relancer le transport collectif urbain : mise en place du versement transport, construction de grands métros de province, lancement d'une réflexion pour le renouvellement du tramway dans les agglomérations françaises.

Le début des années 80 a vu la mise en place d'un système d'administration décentralisée (LOTI, lois de décentralisation). Disposant d'une totale autonomie pour développer leurs réseaux de transports collectifs, les villes ont continué à s'équiper en transport en commun en site propre (TCSP) : le métro pour les plus grandes, le tramway (réintroduit) pour les autres.

Avec les années 90, on assiste à la montée en puissance des préoccupations environnementales : devenus obli-

gatoires dans les villes de plus de 100000 habitants, les plans de déplacements urbains (PDU) imposent une vision globale de l'organisation des déplacements, cependant que l'Etat subventionne la construction, par les collectivités, de nouveaux transports urbains de surface. C'est alors qu'on assiste à un meilleur partage de la voirie urbaine et au renouvellement du tramway français (premières lignes à Strasbourg, Rouen, Montpellier, Lyon, en région parisienne...).

En 2000, soucieux de réduire ses déficits publics, l'Etat arrête ses subventions et demande aux collectivités publiques locales d'assumer pleinement leurs politiques de transport urbain.

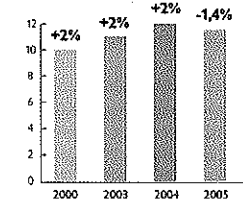
Malgré la suppression des aides de l'Etat au transport collectif, on assiste néanmoins au renouvellement du tramway - mode de transport collectif en site propre de plus faible capacité mais adapté aux principales villes de province, et de moindre coût qu'un métro.

Nombre de collectivités locales de province se saisissent alors des outils mis à leur disposition (PDU, schéma de cohérence territoriale SCOT) pour développer les transports en commun dans leur périmètre et donner au tramway sa place et sa légitimité : Mulhouse et Valenciennes ont mis en service leur première ligne à la mi-2006, Clermont-Ferrand a inauguré son tramway sur pneus à l'automne 2006, Paris a ouvert la ligne T3 fin 2006, Nice et Le Mans ouvriront leur première ligne de "tram" en 2007, Angers en 2009, Reims en 2010, Toulon en 2011, etc.

En région parisienne, le premier tram-train circulant sur près de 8 km de voie ferrée entre Aulnay-sous-Bois à Bondy (Seine-St-Denis) a été inauguré fin 2006. Il peut accueillir jusqu'à 40000 voyageurs par jour.

### ...au renouvellement du transport collectif urbain.

Progression de la circulation automobile en moyenne par année



Alors qu'elle progressait de 2% en moyenne par an depuis les années 90, la circulation automobile urbaine s'infléchit. Pour la première fois depuis 1973 (premier choc pétrolier), elle a même baissé de 1,4% en 2005 par rapport à 2004, sous l'effet de la hausse du prix des carburants (+ 24 % à la pompe au cours des deux dernières années) et de l'érosion du pouvoir d'achat disponible des Français.

L'inversion de la tendance est avant tout le fruit des politiques menées depuis des décennies en faveur du transport collectif :

- Augmentation et amélioration de l'offre de transport en commun : tous modes confondus (métro, tramways, autobus, bus à haut niveau de service - BHNS), le transport collectif urbain a progressé de 3,4% l'an en moyenne entre 1996 et 2006 (et même de + 4,1% par an en région parisienne). Une progression à mettre à l'actif des "sites propres" (TCSP : métros, tramways, tram-trains) qui permettent de fortement cadencer les dessertes. Les habitants des agglomérations de province dotées de TCSP utilisent en effet 3 fois plus les transports en commun que ceux des agglomérations qui en sont dépourvues ;

- Offre de transport collectif accessible à des prix attractifs par rapport aux coûts croissants d'utilisation de la voiture : les tarifs des transports collectifs urbains n'ont augmenté que de 1,8% l'an depuis 1999 en moyenne annuelle, soit à peine plus que l'inflation (+1,5%) grâce aux efforts consentis par les collectivités publiques. Les subventions de celles-ci ont en effet sensiblement progressé durant la période, passant de 53% à 61% des recettes des entreprises de transport collectif.

- Mise en place de règles de circulation (aujourd'hui les radars, demain le péage urbain) et de stationnement (réduction des places de parkings en centre ville) dissuadant l'automobiliste d'utiliser sa voiture (82% des ménages français sont motorisés).

le transport collectif urbain a progressé de 3,4% l'an en moyenne entre 1996 et 2006

### AUJOURD'HUI, LE RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF URBAIN

C'est 240 réseaux de transport public urbain qui desservent des populations variant de 10000 à 10 millions d'habitants.

Il représente :

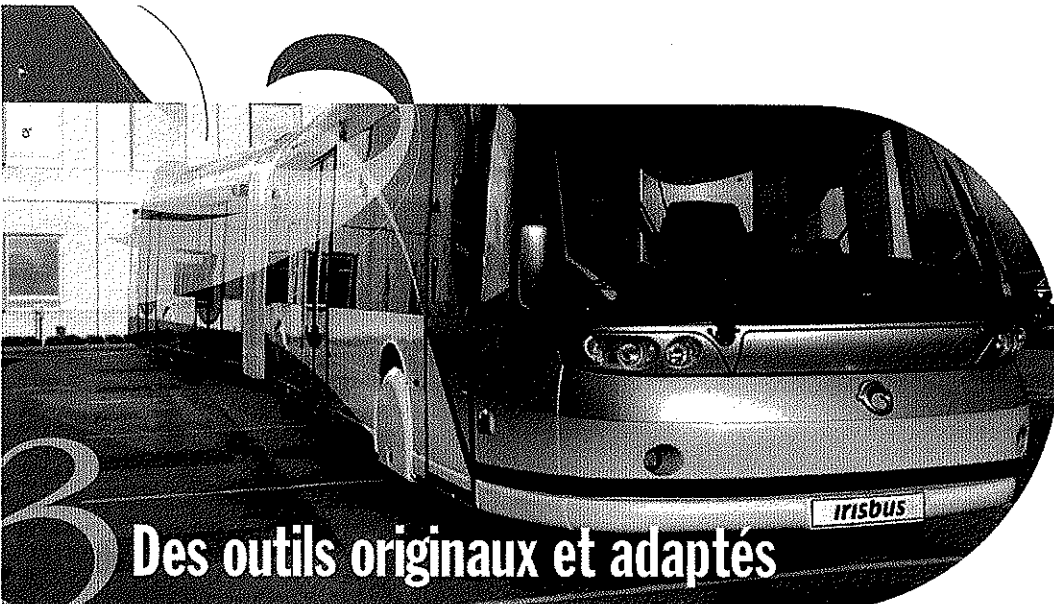
- en région parisienne : 1400 km de lignes ferroviaires régionales, 5 lignes de RER, 16 lignes de métro (211 km), 2 lignes de tramway (20 km), 1234 lignes de bus (18 300 km), dont certains à haut niveau de service : couloirs réservés, fréquence minimale, etc. En Ile-de-France, le transport collectif urbain représente une dépense de près de 7 milliards d'euros, essentiellement à la charge des collectivités locales (subventions) et des entreprises (voisement transport). On dénombre 12 millions de trajets quotidiens à Paris et dans les départements limitrophes (13 millions prévus à l'horizon 2020).

- en province : 232 autorités organisatrices de transports urbains : 2 avec un métro (Lyon, Marseille), 3 avec un métro léger (Lille, Rennes, Toulouse), 13 avec un tramway sur rails (Lyon, Marseille, Lille, Nantes, Grenoble, Strasbourg, St-Etienne, Rouen, Orléans, Montpellier, Bordeaux, Mulhouse, Valenciennes), 3 avec un tramway sur pneus (Clermont-Ferrand, Caen, Nancy).



Paris, illustration vélib - ©MEDAD/SG/SIC - 2007 Photo G. Crassy

malgré la suppression des aides de l'Etat au transport collectif, on assiste au renouvellement du tramway



## Des outils originaux et adaptés

Pour la mise en œuvre de sa politique de développement durable, la France s'est dotée d'instruments au service d'une méthode :

- la planification-concertation avec la mise en place des plans de déplacement urbain (PDU),
- le partenariat-contractualisation avec la délégation de service public (DSP),
- la pertinence-originalité du mode de financement avec l'instauration du "versement transport" (VT).

## Le PDU, un instrument de planification et de concertation.

Outil de programmation sectorielle au service d'une politique globale de mobilité appliquée à un territoire, le plan de déplacement urbain est le seul document spécifique aux transports urbains traitant simultanément de mobilité, d'environnement et d'aménagement du territoire, tout en donnant un cadre financier à la coopération entre Etat et collectivités territoriales concernées.

La "démarche PDU" consiste à préparer un diagnostic, puis à élaborer des scénarios et à choisir une stratégie qui débouche sur un projet décliné en actions individualisées, financières et programmées dans le temps.

Les projets de PDU sont soumis pour avis aux conseils régionaux, généraux et municipaux concernés. Les représentants des professions et des usagers des transports et les associations d'environnement peuvent être consultés à son sujet. Après mise à l'enquête publique durant un mois, les PDU sont arrêtés par l'autorité organisatrice.

Chaque PDU définit la politique des déplacements (au sens large, échanges avec l'extérieur et transit compris) à conduire sur le périmètre de transport urbain (PTU), prenant également en compte de nombreux thèmes

"transversaux" : sécurité, protection de la santé, cohésion sociale et urbanisme, stationnement, livraison des marchandises, tarification...

Chaque PDU se doit d'être compatible avec les orientations des outils français de programmation concourant à l'objectif de développement durable (effet sur l'air, le bruit, le climat, le paysage, la santé humaine), à savoir les schémas de cohérence territoriale (SCOT), les plans locaux d'urbanisme (PLU), les directives territoriales d'aménagement (DTA) et les plans régionaux pour la qualité de l'air (PRQA).

Le PDU n'a rien d'un instrument figé : il doit faire l'objet d'une évaluation au bout de 5 ans par son maître d'ouvrage.

Le processus d'élaboration du PDU permet de sensibiliser un public élargi à une somme d'enjeux importants (déplacements, cadre de vie, espace public, urbanisme, aménagement du territoire). Il permet de faire progresser les mentalités - préalable indispensable à toute évolution des comportements. Il est, en ce sens, l'outil essentiel de la démarche française de mobilité durable.

## La gestion déléguée, un instrument d'adaptation constante de l'offre aux besoins.

L'autorité organisatrice de transports urbains (AOTU) a la responsabilité d'organiser les transports à l'intérieur du périmètre des transports urbains (PTU).

Dans le cas le plus fréquent (9 cas sur 10), elle choisit non pas d'assurer le service elle-même (gestion directe, en régie), mais d'en déléguer l'exploitation à un partenaire. Depuis la loi Sapin, elle doit mettre en concurrence plusieurs candidats pour sélectionner son exploitant. Selon l'objet du contrat et le mode de rémunération qu'elle envisage, la collectivité procède à une délégation de service public (DSP) ou passe un marché public selon le Code des marchés publics.

Mode d'exploitation le plus utilisé, la DSP permet d'instaurer un véritable partenariat public privé entre l'AOTU et l'entreprise exploitante, à travers un document appelé convention.

La convention précise les caractéristiques générales du service (tracé des lignes, emplacement des arrêts,

heures et fréquence des passages), les obligations de l'exploitant envers l'usager client, les conditions de financement du service (modalités de rémunération de l'exploitant, tarification), le partage des risques (tant commerciaux liés au trafic qu'industriels liés aux dépenses) entre les contractants.

Infrastructures, équipements et matériels roulants appartiennent généralement à l'AOTU qui les met à la disposition de son exploitant. Mais celui-ci peut aussi participer à la réalisation de nouvelles infrastructures par le biais d'un contrat de concession.

La durée des conventions de délégation de service public est liée à la propriété du matériel : 5 à 7 ans si le matériel appartient à la collectivité, 7 à 10 ans s'il est fourni par l'entreprise.

70 % des réseaux faisant l'objet d'une DSP sont délégués à un opérateur entièrement privé, 20 % à une société d'économie mixte (SEM). Près des

deux tiers du marché français des transports urbains se trouvent ainsi exploités par 3 grandes entreprises : Connex (Groupe Véolia) 16 % du marché, Transdev (filiale de la Caisse des Dépôts et Consignations) 15 %, Kéolis (filiale du Groupe SNCF) 33 %.

Les objectifs d'offre, de fréquentation et de recettes étant régulièrement révisés, la convention de DSP permet l'ajustement constant du service à l'évolution des besoins. La délégation de service public permet à la collectivité de déléguer tout ou partie de son réseau. L'allocation de l'autorité à faire du benchmarking entre les entreprises exploitantes, favorisant les "nouveaux entrants" sur le marché lors des renouvellements de contrats. A même de redistribuer périodiquement les cartes, la collectivité est assurée de recourir au meilleur coût et au meilleur opérateur de transport urbain.

70 % des réseaux faisant l'objet d'une délégation de service public sont délégués à un opérateur entièrement privé

## Le versement transport, un moyen original de mettre l'économie à contribution.

Pour faire face aux besoins de financement des transports collectifs urbains, une taxe spécifique a été instituée en 1971 en Ile-de-France, depuis 1973 en province. Le "versement-transport" (VT) auquel sont assujettis les employeurs d'au moins 10 salariés dont l'entreprise est située dans un périmètre de transport urbain (PTU) de plus de 10 000 habitants. Cette taxe est instaurée par délibération de l'AOTU. Elle permet de financer aussi bien les dépenses de fonctionnement que les dépenses d'investissement des réseaux.

L'assiette du VT est constituée de l'ensemble des rémunérations que verse l'entreprise assujettie, son taux est fixé par l'AOTU dans la limite

du plafond autorisé par la loi (1 % dans les grandes agglomérations de province porté à 1,75 % pour celles dotées d'un transport en commun en site propre).

Le VT contribue au financement du transport collectif urbain aux côtés des revenus tirés de la vente de billets, des subventions publiques locales et des subventions d'Etat désormais réservées aux seuls investissements (35 % pour les tram, 20 % pour les métros).

En province, le VT assure près de 50 % du financement global des transports collectifs urbains. Les recettes commerciales ne représentent qu'à peine 20 % des ressources des réseaux en

raison de la modération tarifaire et des nombreux tarifs sociaux pratiqués par les exploitants. Seule la RATP (région parisienne) dispose de recettes commerciales (35 %) équivalentes au produit du VT.

Justifié par le bénéfice indirect que tirent les employeurs d'un bassin d'emploi bien desservi, le VT constitue un instrument de financement associant intelligemment la sphère économique à l'essor des services urbains, liant la compétitivité économique à l'essor transport collectif.

le plan de déplacement urbain est l'outil essentiel de la démarche française de mobilité durable



## Une vision partagée des politiques de déplacement

La politique de déplacement s'appuie sur une batterie d'instruments et une expertise acquise au fil du temps, déclinée sous un certain nombre de concepts.

### Le service public "à la française".

Les transports collectifs sont un service public en ce qu'ils répondent à une batterie d'enjeux : enjeux économiques et sociaux (accès à l'emploi, à la formation, aux soins), enjeux environnementaux (réduction des nuisances, externalités négatives du transport : pollution, encombrement, sécurité).

Le seul jeu du marché ne permet pas de répondre aux

enjeux : trop d'offres sur certaines lignes rentables aux plages horaires les plus fréquentées, déficit de l'offre ailleurs et/ou aux autres moments. Nécessité pour les collectivités publiques de définir les lignes, les points d'arrêts, les fréquences, les amplitudes, la tarification. L'opérateur est tenu de respecter contractuellement les règles de continuité du service et d'égalité d'accès au réseau pour les populations,

### Le débat public "à la française".

Il consiste à assurer la transparence des enjeux et à inviter la population à participer aux discussions. Depuis la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, le public est désormais convié à participer à l'élaboration des grands projets concernant son environnement au sens large. Sous l'égide d'une commission indépendante, il est invité à débattre de l'opportunité même du projet par rapport à la solution de ne rien faire ou de réaliser un projet diffé-

rent. Et cela, avant même que le maître d'ouvrage (AO) n'engage les études détaillées de tracé et d'aménagement. La "société civile" est ainsi associée très en amont sur les choix politiques de transport locaux. Ce type de concertation oblige les autorités publiques à argumenter leurs choix, à peaufiner leur projet, à en démontrer "l'utilité publique" pour qu'elle s'impose aux plus grand nombre, y compris à la population qui n'en bénéficie pas directement.

### L'administration au plus près des besoins.

Le transport collectif urbain est organisé au niveau local, de manière décentralisée, pour une meilleure efficacité. Plus proches des réalités du quotidien, les autorités locales ont une meilleure connaissance des besoins. Ce qui ne les empêche nullement de se regrouper selon des configurations juridiques extrêmement variées, selon le caractère plus ou moins volontaire de leur création, le champ de compétences attribué, la fiscalité applicable : syndicats in-

tercommunaux, communautés de communes, communautés d'agglomérations, communautés urbaines, syndicats mixtes... Le centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU), qui est un service national du Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (MEDAD) a la particularité de réunir, au sein de son comité d'orientation, des représentants de l'administration d'État, des élus des

collectivités locales, des associations et des professionnels. Le CERTU regroupe l'ensemble des compétences nécessaires au conseil des décideurs et des professionnels publics et privés de la ville.

La direction générale de la Mer et des Transports (DGMT) est une des directions d'administration centrale du MEDAD qui a en charge la définition de la réglementation nationale des transports urbains dans le domaine social et de la sécurité.

### La souplesse de la gestion déléguée.

La gestion déléguée a fait ses preuves d'efficacité : 9 AOTU sur 10 y ont recours, qui apprécient d'être déchargées des contraintes de gestion du personnel, des investissements en matériels roulants tout en bénéficiant du savoir-faire d'entreprises exploitant des réseaux dans des villes diversifiées dans le monde.

Les AOTU plébiscitent également la souplesse de la formule qui, jointe à l'organisation décentralisée des réseaux,

leur permet de se regrouper pour gérer certaines de leurs lignes urbaines tout en conservant leur autonomie pour les autres, d'associer les différentes formules de gestion (directe et déléguée), de contracter avec des délégataires privés, publics ou semi-publics, d'accorder des délégations de services plus ou moins étendues, plus ou moins subventionnées.

La délégation de service connaît d'autant plus de succès que les col-

lectivités publiques qui y ont recours peuvent sanctionner l'opérateur sélectionné non seulement à l'issue du contrat de délégation en ne lui renouvelant pas son contrat, mais aussi tout au long de l'exécution du contrat en lui infligeant des pénalités financières. Les opérateurs sont ainsi tenus de faire en permanence la preuve de leurs compétences, de leur efficacité et de leur capacité d'innovation.

9 autorités organisatrices de transport sur 10 ont recours à la gestion déléguée

### La recherche permanente de l'innovation technique.

La formule de la gestion déléguée a conduit les entreprises françaises à être à la pointe de la technologie et de la qualité du service rendu : ce qui explique leur fort pourcentage de réussite dans les appels d'offres internationaux en matière de services et d'équipements urbains : systèmes d'aide à l'exploitation des lignes, gestion centralisée des flottes, information des voyageurs en temps

réel, équipements commerciaux électroniques (billettique, monétique), dispositifs de régulation centralisée des cycles de feux tricolores, caméras et capteurs permettant de réguler le trafic (aux carrefours notamment) et d'accorder une priorité de circulation aux véhicules de transports en commun...

Le "transport intelligent" constitue une technologie que la France

développe, notamment au travers des dispositifs de guidage embarqué statique (Visionaute, Carminat) ou dynamique (RDS).