

Transports publics et contrats

De plus, Copenhague fait partie d'une quinzaine de réseaux européens ayant décidé de comparer entre eux la qualité offerte à leurs clients afin d'identifier les meilleures pratiques et de créer ainsi une « compétitivité virtuelle » entre des réseaux de pays différents⁽²⁷⁾.

Il convient de noter que Londres et Copenhague sont des villes ayant opté pour l'alotissement⁽²⁸⁾ et des contrats fortement incitatifs pour une excellente qualité de service.

B) Suède : comparaison permanente de la qualité perçue

En Suède, l'Union suédoise des transports publics organise une mesure mensuelle de la qualité perçue par les clients des 12

principaux réseaux de transport public du pays. Les réseaux sont comparés entre eux, et les évolutions les plus significatives sont analysées collectivement par les opérateurs⁽²⁹⁾.

De tels dispositifs permettent de donner aux autorités organisatrices une information compensant l'asymétrie d'information qui s'est créée entre elles, qui restent souvent isolées sur un périmètre et leur(s) exploitant(s) qui aujourd'hui travaille(nt) à l'échelle de centaines de réseaux dans plusieurs pays. La connaissance par les autorités organisatrices d'une information continue sur les niveaux de qualité qui peuvent être atteints est essentielle pour des contrats correctement établis (les niveaux contractuels sont bons et les objectifs conformes à ce qui peut être attendu dans ce type de réseaux). De plus, la com-

paraison de performance partagée avec les autorités est certainement un outil permettant d'avoir un suivi de contrat stimulant pour les deux parties et de donner de la chair aux réunions trimestrielles de suivi de la convention ainsi qu'aux rapports du délégué.

C) États-Unis : participation des usagers

À Seattle (État de Washington), les développements de réseau sont confiés à des groupes de riverains volontaires assistés par des techniciens de l'opérateur. Le résultat de leur travail est présenté à l'autorité organisatrice comme étant des améliorations à apporter au réseau. Les niveaux d'acceptation de tels changements sont nettement supérieurs à ce qui est constaté dans une démarche classique, où les projets sont développés par l'exploitant puis soumis à concertation classique. Ce volet de la qualité concerne le développement de nouveaux projets ou l'adaptation de l'offre, domaines encore peu couverts par les conventions actuelles en France. ■

(27) www.best2005.net

(28) Voir article de C. Duchêne, p. 38 du présent dossier.

(29) www.sttf.se/english/index.htm (voir « public transport barometer »).

La dimension institutionnelle dans les contrats de transport

Le secteur des transports publics de personnes, à l'instar de certains autres domaines qui comportent un fort enjeu social ou environnemental⁽³⁰⁾, présente la caractéristique d'être fortement structuré par une répartition précise des compétences⁽³¹⁾ et par des instruments juridiques contraignants de coordination et de planification des actions des différentes collectivités⁽³²⁾. L'expérience montre que, lors de l'élabo-

ration des contrats de transport, la prise en compte de cet environnement institutionnel spécifique nécessite une analyse préalable circonstanciée.

Cet environnement est constitué des règles générales d'organisation de l'action publique, c'est-à-dire des règles de compétence appliquées à ce secteur (I) ainsi que des règles particulières de coordination et de planification qui lui sont propres (II).

Pierre Pintat,
avocat à la Cour,
Cabinet Matharan-Pintat.

I. Compétences et contrats de transport

Le respect des règles de compétence constitue un enjeu essentiel en matière contractuelle, renforcé par le développement de l'intercommunalité.

A) Le respect des règles de compétence et ses enjeux en matière contractuelle

La loi prévoit que, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transports

(30) Par exemple celui des déchets.

(31) Répartition essentiellement issue de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale (codifiée au CGCT).

(32) Instituées par la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs.

à la demande. Elle précise que l'exécution du service peut être assurée par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité compétente⁽³³⁾.

L'organisation intercommunale repose sur les principes de compétence territoriale et matérielle qui limitent les possibilités légales d'intervention des collectivités dans l'espace (itinéraires, points d'arrêt, etc.) et dans leur objet (nature des services).

Le principe d'exclusivité implique qu'en cas de transfert de la compétence transports à une structure intercommunale, la collectivité est totalement dessaisie de sa compétence, et doit renoncer à toute intervention dans ce domaine, ce qui lui interdit en particulier de passer des contrats⁽³⁴⁾.

Les contrats antérieurement conclus sont transférés de plein droit à la structure nouvellement compétente et doivent en principe se poursuivre jusqu'à leur terme dans les mêmes conditions, sauf accord contraire des parties ou résiliation unilatérale décidée par la structure intercommunale⁽³⁵⁾. Le transfert des biens par « mise à disposition » à titre gratuit et de plein droit est également organisé par les textes : cela peut concerner le parc de véhicules s'ils n'appartiennent pas à l'exploitant, des parcs relais, des ateliers, des locaux commerciaux, etc.⁽³⁶⁾

La spécificité du secteur des transports a conduit le législateur à adapter ces règles dans certaines hypothèses d'évolution institutionnelle nécessitant une coordination particulière (voir *infra*), sans remettre fondamentalement en cause ces mécanismes généraux.

Le respect de l'organisation intercommunale, qui est d'ordre public, conditionne la validité des contrats de transport. Il importe donc, dans la préparation de tels contrats, de ne pas méconnaître la répartition des compétences en la matière, sauf à faire encourir une insécurité juridique préjudiciable aux services concernés.

B) La répartition des compétences en matière de contrats de transport public

1 - Les communes

Les communes, qui ont la qualité d'« autorité compétente pour l'organisation des transports »⁽³⁷⁾, sont compétentes pour

l'organisation des transports publics sur leur territoire.

2 - Les « communautés » et syndicats

Les communautés urbaines et les communautés d'agglomération sont de plein droit compétentes en matière d'organisation des transports publics urbains⁽³⁸⁾. Cette compétence peut avoir été transférée à une communauté de communes, au titre d'une compétence facultative⁽³⁹⁾. Elle peut également avoir été transférée à un syndicat de communes⁽⁴⁰⁾ ou à un syndicat mixte⁽⁴¹⁾.

3 - Les départements

La compétence en matière de transports interurbains relève du département, mais celui-ci peut avoir transféré sa compétence à un syndicat mixte ouvert⁽⁴²⁾. Le département est également compétent en matière de transports scolaires⁽⁴³⁾, sauf à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains (PTU) (et sauf convention avec une autorité organisatrice dite « de second rang » en application de l'article 213-12 du code de l'éducation) Les départements n'ont toutefois pas compétence pour fixer le montant de la part des dépenses de transport scolaire laissées à la charge des familles que les communes peuvent décider de prendre en charge⁽⁴⁴⁾.

4 - Les « syndicats mixtes de transport »

La loi prévoit que sur un périmètre qu'elles définissent d'un commun accord, deux ou

plusieurs autorités organisatrices de transport peuvent s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport afin de coordonner les services qu'elles organisent, mettre en place un système d'information à l'intention des usagers et rechercher la création d'une tarification coordonnée et des titres de transport uniques ou unifiés. Ce syndicat mixte peut organiser, en lieu et place de ses membres, des services publics réguliers ainsi que des services à la demande. À ce titre, il peut assurer la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport⁽⁴⁵⁾.

5 - Les régions

La région, quant à elle, est compétente pour l'organisation des transports publics non urbains d'intérêt régional, *via* une convention avec le département⁽⁴⁶⁾.

Un examen attentif de l'organisation intercommunale s'impose donc avant de déterminer le périmètre géographique et les services qui seront confiés à un cocontractant privé, à peine de nullité de la convention.

II. Coordination, planification et contrats de transports

La loi prévoit que les autorités compétentes pour l'organisation des transports et la gestion des infrastructures doivent coordonner leurs actions : le PTU constitue

(33) Art. 7-II de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti).

(34) CE 16 octobre 1970, Cne de Saint-Vallier, req. n° 71536. Pour une dérogation étendue par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 en matière de fonds de concours entre EPCI à fiscalité propre et leurs membres, voir les art. L. 5214-16, L. 5215-26 et L. 5216-5 du CGCT.

(35) Art. L. 5211-5-III.

(36) Art. L. 5211-5-II.

(37) Art. 7-II de la Loti.

(38) Art. 5215-20, 5215-20-1 et 5216-5 du CGCT, sous réserve des dispositions particulières en Ile-de-France (voir art. 46 de la Loti). Le produit du versement destiné aux transports en commun prévu à l'article L. 2333-64 du CGCT constitue alors une recette du budget de la communauté (art. L. 5215-32-15° et L. 5216-8-8° du CGCT).

(39) Art. 5214-16 du CGCT. Le produit du versement destiné aux transports en commun prévu à l'article L. 2333-64 du CGCT constitue alors une recette du budget de la communauté (art. L. 5214-23-8° du CGCT).

(40) Art. L. 5212-1 et s. du CGCT.

(41) Art. 5711-1 du CGCT (fermé) et s. ou 5721-2 du CGCT (ouvert).

(42) Art. 5721-2 du CGCT.

(43) Art. L. 3551-27 de la Loti.

(44) CE 14 janvier 1998, Cne de Domme, req. n° 163251.

(45) Art. 30-1 de la Loti ; ce syndicat mixte est régi par les dispositions applicables aux syndicats mixtes ouverts (art. L. 5721-2 du CGCT). Il peut prélever un versement destiné au financement des transports en commun dans les conditions définies à l'article L. 5722-7 du CGCT.

(46) Art. 29 de la Loti.

Transports publics et contrats

un outil privilégié à cette fin⁽⁴⁷⁾. Quant aux politiques de transports, elles s'inscrivent dans le cadre d'une planification décentralisée : le plan de déplacements urbains (PDU)⁽⁴⁸⁾.

A) La portée du PTU en matière de contrats de transport

1 - La répartition des compétences

Le PTU distingue l'urbain du non urbain ; il opère donc une répartition des compétences. Le périmètre de transports urbains comprend le territoire d'une commune ou le ressort territorial d'un établissement public ayant reçu mission d'organiser les transports publics de personnes⁽⁴⁹⁾. Il peut également comprendre le territoire de plusieurs communes adjacentes ayant décidé d'organiser en commun un service de transports publics de personnes, chacune conservant sa qualité d'autorité organisatrice⁽⁵⁰⁾. Les contrats de délégation de service public en matière de transports ont vocation à définir leur périmètre géographique par référence au PTU de l'autorité organisatrice délégante.

La portée de la notion de PTU a été notamment soulignée dans une affaire jugée par le tribunal administratif de Nice aux termes d'une décision en date du 24 juin 2003⁽⁵¹⁾ : un syndicat intercommunal de transports publics et la ville de Nice disposaient de deux PTU contigus.

Le syndicat intercommunal a décidé de prolonger une ligne de transport scolaire exploitée par ses soins dans le ressort de son PTU jusqu'à un établissement scolaire situé dans le PTU de la ville de Nice. Saisi par le département des Alpes-maritimes, le juge administratif a estimé qu'un tel prolongement était illégal, alors même que les deux PTU étaient contigus, en

raison de ce que la desserte d'un arrêt situé en dehors du PTU du syndicat constituait un service de transport public non urbain relevant de la compétence exclusive du département et que ce dernier n'avait pas autorisé cette desserte par convention, ainsi que l'envisage l'article L. 213-12 du code de l'éducation précité.

2 - La substitution des autorités compétentes en cas d'extension du PTU

L'institution d'un PTU emporte, de par la loi, des droits et obligations importants pour les autorités organisatrices. Ainsi, à l'intérieur du PTU, la création ou la modification de dessertes locales de transports publics routiers non urbains de personnes nécessite l'accord de l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics urbains⁽⁵²⁾.

De même, en cas d'extension du PTU incluant désormais le transport scolaire, une convention doit être passée entre l'autorité organisatrice des transports publics non urbains et l'autorité organisatrice des transports publics urbains⁽⁵³⁾.

Plus radicalement, la loi prévoit qu'en cas de création ou de modification d'un PTU incluant désormais des services réguliers ou à la demande de transports routiers non urbains de personnes, l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains est substituée à l'autorité organisatrice de transports non urbains antérieurement compétente dans l'ensemble de ses droits et obligations résultant des conventions passées avec l'entreprise pour les services de transports effectués intégralement dans le périmètre de transports urbains dans un délai de six mois⁽⁵⁴⁾. En d'autres termes, l'extension du PTU efface le réseau urbain, ce dernier changeant de nature et d'autorité organisatrice, à service identique.

Les contrats sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leur échéance, sauf accord contraire des parties. La substitution n'entraîne aucun droit à résiliation ou à indemnisation pour le cocontractant. Le cocontractant et l'autorité organisatrice antérieurement compétente sont informés de cette substitution par l'autorité responsable de l'organisation des transports urbains concernée.

Exemple

Dans cette hypothèse, si une décision de l'autorité organisatrice des transports urbains a pour objet ou pour effet de supprimer une desserte locale ou d'en modifier les conditions d'exploitation, ladite autorité devra définir, conjointement avec l'exploitant (car son contrat est affecté) et l'autorité compétente pour les transports non urbains de personnes, les conditions de mise en œuvre de cette décision⁽⁵⁴⁾.

3 - L'impact sur les contrats : une modification du PTU

En cas d'extension d'un périmètre de transports urbains, résultant souvent du développement périurbain, le plan de déplacements urbains approuvé (voir *infra*) continue de produire ses effets sur le périmètre antérieur⁽⁵⁵⁾. Il n'y a donc pas nécessairement d'impact sur les contrats en cours conclus par l'autorité organisatrice. Mais en principe, cette extension découlant d'une extension du périmètre d'un EPCI, l'autorité organisatrice se voit substituée dans d'autres contrats en cours (ceux conclus antérieurement par les collectivités ayant adhéré ou transféré leur compétence à l'EPCI). Cette situation peut conduire à un avenant tendant à harmoniser les différents contrats couvrant le territoire du PTU étendu si cela peut s'opérer sans bouleversement de leur économie générale, conformément aux principes applicables en matière d'avenants. Lorsqu'une telle évolution peut être anticipée lors de l'élaboration du contrat de transport, il est souhaitable que celui-ci l'envisage, dans le cadre des stipulations afférentes aux caractéristiques d'évolution du réseau pendant la durée d'exécution de la convention afférente à la programmation kilométrique par mode de transport à partir de laquelle ont été fixées les prévisions de recettes et de dépenses servant de base pour déterminer la contribution publique éventuelle afférente au tracé des lignes, etc.

(47) Art. 4 de la Loti.

(48) *Idem.* (20) Art. 27 al 1^{er} de la Loti.

(49) Art. 27 al 3 de la Loti.

(50) TA Nice 24 juin 2003, Dpt des Alpes-Maritimes c/Préfet des Alpes-Maritimes, nos 9805509 et 9805510.

(51) Art. 27 al 4 de la Loti.

(52) Art. L. 213-11 du code de l'éducation.

(53) Sous réserve des dispositions du quatrième alinéa de l'article L. 213-11 du code de l'éducation et du dernier alinéa de l'article 74 de la loi n° 99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, qui réservent respectivement la compétence du département dans cette hypothèse en matière de transport scolaire, et le maintien du versement transport tel qu'institué par l'autorité antérieurement compétente.

(54) Art. 27 al 5 à 8 de la Loti.

(55) Art. 28-2-2 de la Loti.

L'hypothèse d'une réduction de PTU, notamment en cas de retrait de communes d'un EPCI souhaitant adhérer à une autre structure intercommunale, doit être également anticipée car, à défaut, le principe général de substitution dans les contrats en cours conduit à une scission juridique du contrat (deux autorités organisatrices étant désormais cocontractantes de l'exploitant suivant le découpage territorial opéré), incompatible avec sa bonne gestion. En pratique, une telle hypothèse amène souvent à une résiliation totale ou partielle du contrat moyennant indemnisation du préjudice subi par l'exploitant.

4 - Le choix d'un contrat adaptable

Le recours aux marchés fractionnés constitue une solution appropriée pour anticiper des évolutions majeures suffisamment prévisibles : marché à bons de commande (ex. : ouverture de nouvelles lignes prédéfinies ou à définir, de nouveaux services, etc.) ou à tranche conditionnelle (ex. : en cas d'incertitude sur le devenir de la politique de transport à une certaine échéance).

À l'instar de la coordination des territoires en matière de politiques de transport, la planification des déplacements urbains a des incidences sur les contrats.

B) La portée du PDU en matière de contrat de transport

1 - L'influence réciproque entre le PDU et les contrats de transports

La loi prévoit que les conventions de transports publics de personnes doivent fixer la consistance générale et les conditions de fonctionnement et de financement du service, et définir les actions à entreprendre par les parties afin notamment de promouvoir le transport public de personnes⁽⁵⁶⁾. Pour sa part, le plan de déplacements urbains (PDU) définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans l'ensemble du territoire d'un périmètre de transports urbains⁽⁵⁷⁾. L'élaboration d'un PDU est obligatoire dans les PTU inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants⁽⁵⁸⁾.

Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre, laquelle est également l'autorité compé-

tente pour passer des contrats de transports⁽⁵⁹⁾. Le PDU est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains⁽⁶⁰⁾ et a donc vocation à affecter la nature et le contenu des contrats de transport sur les aspects dont il doit traiter. À cet égard, la loi prévoit que les PDU portent notamment sur⁽⁶¹⁾ :

a) Le développement des transports collectifs, l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun. À cet effet, l'autorité organisatrice a vocation à confier à l'exploitant des missions annexes à l'exploitation des services telles que des prestations de communication et de marketing en vue de promouvoir les transports publics, d'informer la clientèle sur des services particuliers (ex : transport à la demande) ou sur l'intermodalité, qui peut également donner lieu à des prestations d'études⁽⁶²⁾.

D'une façon générale et dans le cadre de ses missions, un délégataire a vocation à élaborer et proposer des solutions permettant de concourir à la réalisation des objectifs définis par l'autorité organisatrice en matière de transports publics.

b) L'aménagement et l'exploitation du réseau de voirie, notamment en l'affectant aux différents modes de transport. Les contrats de transport peuvent comporter des engagements de l'autorité relatifs à la réalisation de tels aménagements.

c) L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public. En pratique, les contrats de transport comportent systématiquement des stipulations

définissant les points d'arrêt et régissant les parcs relais. La circulaire d'application de la loi SRU souligne que « la politique de stationnement en agglomération et sa coordination avec celle des transports publics constituent un levier essentiel des choix modaux des déplacements urbains »⁽⁶³⁾.

d) La mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements incluant, sur option, le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes. Dans l'hypothèse où coexistent plusieurs exploitants sur le PTU⁽⁶⁴⁾, la mise en place d'une tarification et d'une billetterie intégrées peut conduire à prévoir contractuellement que le principal exploitant « se voit confier la charge d'assurer la coordination » dans ces domaines (comprenant notamment la conception et la publication de l'ensemble des fiches horaires de tous les exploitants dont l'activité est intégralement incluse dans le PTU), voire en matière de correspondances horaires et de contrôle, « entre les services qu'il exploitera en propre et les autres services de transport urbain ». Il convient alors de prévoir que l'exercice de cette mission de coordination « suppose l'accord exprès des entreprises de transports concernées et de l'autorité organisatrice ».

2 - Contrats en cours et PDU

Le contenu des contrats de transports en cours n'est pas non plus sans influence sur le contenu du PDU puisque celui-ci délimite les périmètres à l'intérieur desquels les conditions de desserte par les transports publics réguliers permettent de réduire ou de supprimer les obligations imposées par les plans locaux d'urbanisme (PLU) en matière de réalisation d'aires de stationnement⁽⁶⁵⁾.

(56) Art. 7-II de la Loti.

(57) Art. 28 de la Loti.

(58) Art. 28 al 3 de la Loti.

(59) Art. 28-2 de la Loti.

(60) Art. 28-2 de la Loti.

(61) Art. 28-1 de la Loti.

(62) Voir Politiques et pratiques d'intermodalité, GART, p. 147 sur les aspects institutionnels et organisationnels.

(63) Circulaire n° 2001-3 du 18 janvier 2001.

(64) Par exemple lorsque des lignes périurbaines, ou de transport scolaire, font l'objet de contrats d'exploitation spécifiques.

(65) Art. 28-1-2 de la Loti.

Transports publics et contrats

Par ailleurs, le contrat d'exploitation peut prévoir que l'autorité organisatrice « consulte le délégataire selon la procédure la plus appropriée, avant toute décision de sa compétence relative à la circulation générale et au stationnement, pouvant avoir des répercussions sur le fonctionnement des services ».

La collectivité peut se trouver engagée, dans la limite de ses compétences et dans le respect des prérogatives de l'autorité de police, à faciliter la circulation des véhicules de transport en commun (organisation de la circulation générale⁽⁶⁶⁾, etc.). Le PDU est bien entendu susceptible d'être concerné par de tels engagements contractuels.

3 - La modification des contrats de transport en cas d'élaboration ou de révision d'un PDU

En l'absence de PDU, une extension de périmètre du PTU peut rendre son élaboration obligatoire si le seuil de 100 000 habitants est atteint dans les conditions posées par l'article 28 de la loi d'orientation des transports intérieurs (Loti). Cela peut entraîner des obligations que l'autorité organisatrice, chargée de le mettre en œuvre, devra traduire dans ses contrats de transport en cours, sauf à devoir les résilier en cas de bouleversement de leur économie générale.

En cas de PDU existant, au terme d'une période de cinq ans, il fait l'objet d'une évaluation et il est révisé le cas échéant⁽⁶⁷⁾. Cette révision est susceptible d'avoir des incidences sur les contrats en cours. Il en est de même en cas de modification simplifiée du PDU (sans qu'il soit porté atteinte à son économie générale), qui peut intervenir à l'initiative de l'autorité compétente⁽⁶⁸⁾.

a) Une DSP adaptable est possible. Il est donc opportun de réserver une certaine souplesse aux conditions d'exécution des contrats de transports afin d'être en mesure de faire évoluer le service, notamment dans cette hypothèse. Ainsi, une convention de délégation de

service public peut *a minima* prévoir la levée, en cours de contrat, d'options pré-définies, relatives à des services ou caractéristiques de certains services (ex : transport à la demande, service de nuit sur certaines lignes régulières, etc.).

Il peut également être prévu, y compris dans une convention de délégation de service public, que la collectivité « se réserve le droit de conclure avec des tiers des contrats relatifs à des services de transport qui ne sont pas de nature à concurrencer et/ou à porter atteinte aux conditions d'exécution techniques et financières des services faisant l'objet de la convention ».

Il peut également être prévu que la collectivité « se réserve d'apporter des adaptations à la consistance et/ou aux modalités d'exécution des services qui font l'objet de la convention, en concertation avec le délégataire, afin notamment de définir, s'il y a lieu, les conditions de rétablissement de l'équilibre financier initial de la convention de délégation ».

À cet égard, il peut être prévu qu'en cas de modifications mineures (appréciées par exemple en termes de programmation kilométrique annuelle), le délégataire s'engage à procéder à la modification des services sollicités par la collectivité sans variation de la contribution financière dont il bénéficie de la part de la collectivité.

Le contrat d'exploitation a vocation à prévoir qu'en cas de modification de l'offre de transports au-delà de seuils de variation contractuellement définis (programmation kilométrique), le montant des contributions financières de la collectivité sera ajusté en utilisant la valeur d'unités d'œuvre (prix kilométrique de roulage, heure de conducteur, etc.).

Au-delà d'une certaine variation (par exemple exprimée en pourcentage), il peut être alors renvoyé à une clause de révision contractuelle du contrat de délégation aux termes de laquelle, « sur l'initiative de la partie la plus diligente, les parties

s'engagent à se rencontrer dans les meilleurs délais pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques et techniques d'exécution de la convention, ainsi que des événements extérieurs au service de transport de nature à en modifier les conditions de fonctionnement, pour définir, en tant que de besoin, les conditions de rétablissement de son équilibre financier initial » (par le réexamen des tarifs, du montant des contributions financières de la Collectivité, de la composition des formules d'indexation, de la répartition des charges, etc.).

b) Un marché public est moins évolutif.

Les conditions de recours à un marché public sont plus restrictives compte tenu de l'exigence particulière de définition préalable du besoin et du risque de requalification du contrat en marché à bons de commande (dont la durée est limitée par le code des marchés publics), ce qui conduit inévitablement à la nullité du contrat dès lors que sa durée est supérieure, ce qui est généralement le cas.

Les contrats de délégation de service public, lorsqu'ils sont possibles, offrent plus de souplesse dans leur rédaction et leur exécution que les marchés publics ; par ailleurs, on observe que lorsqu'il est possible, le recours à la négociation dans la procédure d'attribution du contrat (ce qui est toujours le cas en matière de délégations de service public), permet un ajustement optimal entre les attentes de l'autorité organisatrice et les contraintes du futur exploitant, en bénéficiant du savoir-faire de ce dernier.

Conclusion

Compte tenu de la limitation du recours aux avenants, la préparation d'un contrat de transport nécessite un effort particulier d'anticipation des évolutions institutionnelles susceptibles d'affecter les conditions d'exécution du service ; mais l'évolutivité du contrat doit être organisée dans le respect de l'exigence de définition préalable du besoin, ce qui suppose la mise en place de mécanismes contractuels précis destinés à régir les différentes hypothèses envisagées, en termes d'évolution de périmètre et d'offres de transport. ■

(66) Art. L. 2213-3 du CGCT.

(67) Art. 28-2 de la Loti.

(68) Art. 28-2 al 3 de la Loti.