

Transport de voyageurs par rail, route, voie navigable: concurrence, obligations et contrats de service public (abrog. règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70)

2000/0212(COD) - 23/10/2007 - Acte final

OBJECTIF : encadrer les modalités d'intervention des autorités compétentes dans le secteur des services publics de transports terrestres de passagers.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil.

CONTENU : le Conseil a adopté un règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, approuvant tous les amendements votés par le Parlement européen en 2ème lecture.

Le nouveau cadre législatif en ce qui concerne les obligations de service public viendra remplacer les règles en vigueur depuis 1969, modifiées en dernier lieu en 1991. Dans le marché actuel de services publics de transport de voyageurs, les opérateurs ne sont plus exclusivement nationaux, régionaux ou locaux, mais opèrent plutôt sur le plan européen. Un nouvel ensemble de règles est nécessaire, qui tienne compte de ce marché étendu de services publics de transport de voyageurs.

Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir. À cette fin, il définit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, lorsqu'elles imposent des obligations de service public ou qu'elles en confient l'exécution à une entreprise, octroient une compensation aux opérateurs de service public en contrepartie des coûts supportés et/ou leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public.

Champ d'application : le règlement s'applique à l'exploitation nationale et internationale de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et autres modes ferroviaires et par route, à l'exception des services qui sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou leur vocation touristique. Comme demandé par le Parlement, les États membres pourront appliquer le règlement au transport public de voyageurs par voie navigable et, sans préjudice du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), par voie maritime nationale.

Contrats de service public et règles générales : lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle doit le faire dans le cadre d'un contrat de service public. Les contrats de service public et les règles générales: a) définissent clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées; b) établissent à l'avance, de façon objective et transparente: i) les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée, et ii) la nature et l'ampleur de tous

droits exclusifs accordés, de manière à éviter toute surcompensation ; c) définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services.

Conformément au souhait du Parlement, les **documents de mise en concurrence** et les contrats de service public préciseront de manière transparente si, et si oui dans quelle mesure, la sous-traitance peut être envisagée. En cas de sous-traitance, l'opérateur chargé de la gestion et de l'exécution du service public de transport de voyageurs conformément à ce règlement sera tenu d'exécuter lui-même une partie importante du service public de transport de voyageurs. Un contrat de service public couvrant en même temps la conception, l'établissement et le fonctionnement de services publics de transport de voyageurs pourra autoriser la sous-traitance complète de l'exécution de ces services. Si la sous-traitance est envisagée, l'opérateur interne sera tenu d'assurer lui-même une partie importante du service de transport de voyageurs ;

En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes auront la possibilité d'établir des **critères sociaux et de qualité** afin de maintenir et d'élever les normes de qualité pour les obligations de service public, par exemple en ce qui concerne les conditions de travail minimales, les droits des voyageurs, les besoins des personnes à mobilité réduite, la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de convention collective, ceci notamment afin de conjurer le risque de dumping social ;

Durée des contrats : la durée des contrats de service public est limitée et ne peut dépasser 10 ans pour les services d'autobus et d'autocar et 15 ans pour les services de transport de voyageurs par chemin de fer ou autres modes ferroviaires. La durée des contrats de service public portant sur plusieurs modes de transport est limitée à 15 ans si les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50% de la valeur des services en question. Sous certaines conditions, la durée du contrat de service public peut être allongée de 50% au maximum.

Attribution des contrats de service public : en principe, les contrats de service public devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. Les autorités sont toutefois autorisées à attribuer des contrats directement dans quatre cas spécifiques:

- 1) lorsque l'opérateur de transports est un opérateur interne qui est une entité juridiquement distincte, sur lequel les autorités exercent un contrôle analogue à celui qu'elles exercent sur leurs propres services ;
- 2) lorsque les contrats sont qualifiés de mineurs en termes de seuils de valeur ou de kilomètres de transport (contrats de service public dont la valeur annuelle moyenne est estimée à moins de 1.000.000 EUR ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300.000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs). Des seuils plus élevés sont fixés lorsque le contrat est attribué à une petite ou moyenne entreprise ;
- 3) en cas de situation d'urgence;
- 4) pour le chemin de fer lourd, y compris le chemin de fer (sub)urbain.

Les États membres devront prendre toutes mesures pour que les **décisions prises en matière d'attribution** des contrats de service public puissent être révisées efficacement et rapidement, sur demande de toute personne ayant ou ayant eu intérêt à obtenir un contrat particulier ou ayant été, ou pouvant être, lésée par une infraction alléguée au motif que lesdites décisions sont contraires au droit communautaire ou aux règles nationales d'exécution de celui-ci.

Publication : chaque autorité compétente rendra public, une fois par an, un rapport global sur les obligations de service public relevant de sa compétence, les opérateurs de service public retenus ainsi que

les compensations et les droits exclusifs qui leur sont octroyés en contrepartie. Ce rapport fera la distinction entre les transports par autobus et les transports ferroviaires.

Transition : l'attribution de contrats de service public de transport par route et par chemin de fer doit être conforme à la nouvelle réglementation à partir du 3 décembre 2019 (soit 10 ans à partir de la date d'entrée en vigueur du règlement). Dans l'intervalle de ces 10 années, les États membres devront prendre des mesures afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant les capacités de transport.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 03/12/2009.