

Règlement européen

les obligations de service public dans les transports publics

En raison de leur dimension sociale et de leur importance pour l'aménagement du territoire, les services publics de transport public ont besoin pour fonctionner correctement :

- **de compensations pour obligations de service public, versées par les collectivités publiques en contrepartie des contraintes (obligations) non commercialement rentables qu'elles imposent à leurs opérateurs : tarifs sociaux, desserte de quartiers excentrés...**
- **d'un droit exclusif sur le réseau de transport.**

Un premier règlement en 1969

Au regard du droit communautaire, les compensations versées aux opérateurs peuvent constituer des aides d'Etat, qui doivent être notifiées à la Commission européenne préalablement à leur attribution. Un règlement a donc été adopté en 1969 pour sécuriser le secteur et éviter des notifications préalables, qui auraient été très nombreuses dans les transports publics.

Depuis 1995, apparition d'un marché des transports publics nécessitant un nouveau règlement

Depuis le milieu des années 1990, plusieurs pays ont ouvert à la concurrence leurs transports publics locaux et régionaux, qui ne sont plus désormais systématiquement gérés par des entreprises locales.

Des groupes internationaux sont apparus dans le même temps, notamment en France et au Royaume Uni.

Dans ce nouveau contexte, le règlement de 1969 est devenu insuffisant pour garantir l'absence de discrimination entre les opérateurs

et assurer la transparence nécessaire pour un fonctionnement sain du marché. Des plaintes et des contentieux se développent, qui créent de l'insécurité juridique pour l'ensemble des acteurs du secteur et compromettent le développement des réseaux de transports.

La Commission européenne a donc présenté pour la première fois en 2000, puis en 2002 et en 2005, une proposition de règlement pour remplacer le règlement de 1969.

Cette proposition concerne les transports publics locaux, régionaux et nationaux, routiers et ferroviaires. Elle a également pour objet d'améliorer la transparence et la qualité des transports publics et d'en renforcer l'attrait.

Juillet 2005 : une proposition de règlement globalement équilibrée

La Commission européenne a présenté, en juillet 2005, une proposition de règlement respectueuse de la libre administration des collectivités locales, qui s'inspire notamment du modèle français des contrats de "délégation de service public" et de la loi Sapin.

Ses principales dispositions sont les suivantes :

- Obligation de passer un contrat, dès qu'une compensation pour obligation de service public ou qu'un droit exclusif est accordé ;
- Liberté pour les collectivités publiques de choisir entre la régie ou de mettre en concurrence pour leurs transports publics, hors ferroviaire régional et national. La régie doit répondre à certaines conditions : capital, membres du conseil d'administration... et ne peut opérer que sur le territoire de son autorité compétente ;
- Liberté pour les collectivités publiques de choisir leur opérateur pour le ferroviaire national et régional ou de mettre en concurrence ces services ;
- Durée limitée des contrats : 8 ans pour le bus, 15 ans pour le ferroviaire. Leur durée peut être

augmentée de moitié en cas d'investissements importants ;

- Période de transition progressive de 8 ans pour le bus et de 10 ans pour le ferroviaire.

Juin 2006, accord politique du Conseil des ministres des Transports

Le texte soumis à l'accord du Conseil des ministres, le 9 juin 2006 sous présidence autrichienne, a beaucoup évolué depuis sa rédaction de juillet 2005, notamment sous l'influence allemande.

Il élargit encore le champ des attributions directes des contrats au détriment de la concurrence régulée.

- Extension de la possibilité d'attribution directe, en plus des régies, aux sociétés d'économie mixte, qui peuvent en outre désormais opérer sous certaines conditions en dehors du territoire de leur autorité compétente.
- Extension du champ des services ferroviaires au suburbain et à l'urbain, à l'exception des métros et tramways. Les contrats attribués directement sont d'une durée limitée à 10 ans.
- Attribution directe des contrats à des PME jusqu'à un certain seuil.
- Augmentation de la durée des contrats bus à 10 ans pour le ferroviaire. Les contrats comprenant des investissements importants n'ont pas de durée maximum, pour autant que cette durée soit justifiée.
- Augmentation de la période de transition à une durée unique de 15 ans.

Suite de la procédure

Le texte résultant de l'accord du Conseil des ministres doit maintenant être traduit dans toutes les langues officielles de l'Union. Il sera ensuite transmis au Parlement européen qui disposera d'un délai de 4 mois pour l'adopter en seconde lecture.

La proposition devra ensuite être à nouveau transmise au Conseil, probablement sous Présidence allemande.

**information : www.utp.fr
contact : lae@utp.fr**