

info du jour

Transport des voyageurs : les apports du nouveau règlement européen



mardi, 27 octobre 2009 07:18



Passé inaperçu, le règlement communautaire du 23 octobre 2007 sur le service public de transport de voyageurs par chemin de fer et par route entrera pourtant en vigueur le 3 décembre prochain. Pour ne pas être pris au dépourvu, voici une session de rattrapage en compagnie de Maître Gabriel Thonnard du Temple, avocat au cabinet Seban et associés.

Le règlement du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer ou par route (1), ça vous dit quelque chose ? Publié au JOUE en décembre 2007, le document entrera en vigueur à compter du 3 décembre prochain, avec une période transitoire de 10 ans pour permettre aux Etats d'adapter leur réglementation. Précisons que contrairement aux directives, les règlements communautaires sont d'application immédiate dans l'ordre interne des Etats membres. Pourquoi un nouveau règlement ? « Jusqu'à présent, le domaine des transports était régi par deux règlements spécifiques de 1969 et de 1970, adoptés au visa des dispositions propres aux transports figurant aux articles 70 à 80 du traité CE. Adoptés à une époque où le secteur des transports n'était pas aussi développé qu'aujourd'hui, ces deux règlements sont devenus, malgré quelques modifications, obsolètes, précise Maître Gabriel Thonnard du Temple, avocat au cabinet Seban et associés. Par exemple, les textes ne prévoyaient pas de procédure de mise en concurrence pour les contrats en matière de transports. En outre, des clarifications devaient être apportées sur les modalités de versement des « compensations de service public », surtout après la décision *Altmark Trans* de la CJCE de juillet 2003 », ajoute-t-il. Suite à cette décision, la Commission souhaitant clarifier le cadre réglementaire applicable en matière de compensations accordées par les Etats membres aux entreprises fournissant des services d'intérêt économique général, a adopté un cadre réglementaire, dit « paquet Altmark », entré en vigueur en décembre 2005. « Le paquet Altmark n'a pas vocation à s'appliquer au secteur des transports terrestres en raison des dispositions spécifiques qui gouvernent ce secteur », commente Maître Thonnard du Temple. Le processus de modernisation a été long notamment du fait des différentes positions des Etats membres par rapport aux principes d'organisation du service public des transports sur leur territoire.

Le régime des contrats de service public encadré

Le nouveau règlement redéfinit les conditions dans lesquelles les autorités compétentes, c'est-à-dire les autorités organisatrices de transports (AOT) établies par la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982, peuvent intervenir dans le secteur des transports publics de voyageurs. Il pose le principe du recours aux contrats de service publics et prend soin d'encadrer leurs modalités d'attribution et leur contenu. « L'objectif du règlement est de clarifier les choses dans le secteur des transports. L'article 5 précise que l'attribution des contrats constituant des marchés publics de service au sens des directives 2004/17 et 2004/18 du 31 mars 2004 devra respecter les procédures détaillées dans ces directives. En revanche, les autres contrats de service public devront faire l'objet d'une procédure de mise en concurrence conforme aux grands principes énoncés par le nouveau règlement. Cette dernière catégorie correspond à nos délégations de service public de l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales », développe l'avocat. Selon lui, cette mise au point peut sembler inutile en droit interne puisque les procédures énoncées sont déjà connues et mises en œuvre. Elle est malgré tout nécessaire dans un but de clarification des règles, voire d'abrogation des éléments périmés. Les acheteurs publics peuvent donc se rassurer : pas de grands bouleversement en perspective. L'avocat tient à cependant à insister sur les deux apports du règlement : le premier concerne l'évolution à venir du régime des transports propre à l'Ile-de-France. Le second porte sur les éclaircissements apportés en matière de versement des compensations aux opérateurs de service public.



Maître Thonnard
du Temple

Une remise en cause du régime dérogatoire du STIF

L'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France est soumise à un régime dérogatoire depuis l'ordonnance du 7 janvier 1959. En application de ces dispositions, le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), confie aux opérateurs l'exploitation des lignes sur le territoire régional, sans qu'il soit besoin de procéder à une mise en concurrence préalable. Selon maître Thonnard du Temple, ce régime devrait être remis en cause par l'entrée en vigueur du nouveau règlement. « La définition du contrat de service public englobe les mesures d'attribution unilatérale, donc les mesures par lesquelles le STIF attribue l'exploitation des lignes. Le syndicat devrait donc être obligé de mettre en œuvre des procédures de publicité et mise en concurrence transparentes, conformément aux obligations imposées par le texte », explique-t-il. « Pour se conformer progressivement à ces nouvelles dispositions, le STIF s'est engagé dans une politique de contractualisation nouvelle avec les transporteurs d'Ile-de-France, impliquant la signature de deux contrats successifs, dits « contrat de type I » et « contrat de type II », pour une durée totale de 10 ans », ajoute

l'avocat. Le second apport porte sur la définition des modalités de versement des « compensation de service public ». Le nouveau régime s'inspire des règles fixées par la CJCE et par la Commission européenne dans le paquet « Altmark ». Conformément à l'article 4.1.b du texte, le contrat devra établir, « de façon objective et transparente », les paramètres de calcul de la compensation et/ou « la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés ». Il devra également préciser les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services et des recettes résultant de la vente des titres de transport qui peuvent être conservées par l'opérateur, reversées à l'autorité compétente ou partagées. « *Les compensations ainsi versées sont compatibles avec le marché commun et dispensées de notification préalable à la Commission* », souligne maître Thonnard du Temple.

(1) [Règlement du 23 10 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer](#)

Emmanuelle Maupin © achatpublic.info

Commentaires

Ajouter un nouveau

 Ecrire un commentaire

achatpublic.info