

# Ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer: attribution de contrats de service public. 4ème paquet ferroviaire

2013/0028(COD) - 26/02/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 386 voix pour, 206 contre et 78 abstentions, une résolution législative sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1370 /2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer.

La position en première lecture adoptée par le Parlement européen suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

**Ouverture du marché :** le Parlement a souligné que l'achèvement de l'ouverture du marché ferroviaire de l'Union devrait être considéré comme **essentiel** afin que les transports ferroviaires deviennent une alternative crédible aux autres modes de transport en termes de prix et de qualité.

**Plans pour le transport public multimodaux et durables et obligations de service public:** la proposition de la Commission prévoit que les autorités compétentes établissent et mettent régulièrement à jour des plans pour le transport public de voyageurs couvrant tous les modes de transport concernés pour le territoire dont elles sont responsables.

Selon le Parlement, ces plans devraient promouvoir la cohésion sociale et territoriale. Ils ne devraient **pas être soumis à des exigences disproportionnées**. Les modalités précises des exigences posées devraient relever, en vertu du principe de subsidiarité, du **pouvoir discrétionnaire de l'autorité compétente**. Les plans de transport devraient comporter :

- les exigences de base que doit satisfaire l'offre de transport public, y compris, entre autres, l'accessibilité pour les personnes handicapées, et les interconnexions modales et intermodales aux principales plates-formes de connexion ;
- pour le transport public de voyageurs par chemin de fer, les critères d'efficience, y compris, entre autres, la part modale des transports publics, la ponctualité, la rationalité économique, la fréquence des services, la satisfaction des clients et la qualité du matériel roulant;
- les normes de qualité et de sécurité ainsi que les modalités de contrôle relatives au matériel roulant, aux infrastructures et aux services, y compris l'information;
- les principes de la politique tarifaire, dont les modalités de l'application des tarifs sociaux ;
- les règles gouvernant les droits des voyageurs, les conditions sociales et de travail et la protection de l'environnement, ainsi que la définition d'objectifs environnementaux.

**Les spécifications et la compensation** liée à l'incidence financière nette des obligations de service public devraient être conçues de manière à atteindre de manière rentable les objectifs du plan pour le transport public et à soutenir financièrement sur le long terme la fourniture de services publics de transport de voyageurs.

**Volume des contrats de service public :** le Parlement a demandé que le volume des contrats de service public pour le transport de voyageurs par chemin de fer qui sera attribué sur la base d'une procédure de

mise en concurrence soit déterminé de façon à **favoriser la concurrence entre les petits soumissionnaires, les nouveaux candidats et l'opérateur historique** sur ces marchés. Une certaine souplesse serait laissée aux autorités compétentes pour optimiser le volume en fonction de considérations économiques et opérationnelles.

La Commission propose que le volume des contrats de service public ne dépasse pas 10 millions de trains-kilomètres ou un tiers du volume total du transport. Les députés ont suggéré pour leur part que le volume des contrats **soit de 1 à 4** selon que le volume du marché national de transport de voyageurs par chemin de fer sous contrat de service public : i) ne dépasse pas 20 millions de trains-km ; ii) est compris entre 20 millions et 100 millions de trains-km ; iii) est compris entre 100 millions et 200 millions de trains-km ; iv) dépasse 200 millions de trains-km.

**Contenu obligatoire des contrats de service public** : les opérateurs seraient tenus de fournir aux autorités compétentes, dans le respect du secret commercial, toutes les informations utiles pour l'attribution des contrats de service public.

Les autorités compétentes devraient exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel des **conditions de travail répondant à des normes sociales contraignantes** sur le plan national, régional ou local et/ou qu'il procède au transfert obligatoire de personnel en cas de changement d'opérateur.

Les opérateurs de services publics seraient tenus de se conformer aux conventions collectives représentatives applicables et d'assurer des conditions de travail et d'emploi décentes, quel que soit le mode de concession.

**Attribution des contrats de service public** : jusqu'à la fin de la période transitoire, les États membres et, si le droit national le permet, les autorités compétentes devraient pouvoir exclure des procédures de mise en concurrence organisées par les autorités compétentes sur leur territoire toute entreprise ferroviaire ou opérateur ou toute filiale que contrôlent directement ou indirectement des entreprises ferroviaires ou leurs sociétés holdings si certaines conditions sont remplies.

Les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public pourraient décider de procéder à **l'attribution directe** de contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer, dans le respect de certaines conditions.

En particulier, le plan de transport public devrait comporter des exigences applicables pendant toute la durée du contrat sous les aspects suivants: i) évolution des volumes de passagers, ii) ponctualité des services, iii) rationalité économique en termes de productivité du travail, iv) fréquence des opérations ferroviaires, v) satisfaction des clients, vi) qualité du matériel roulant.

L'autorité compétente devrait annoncer au plus tard dix-huit mois avant la prise d'effet du contrat les modalités selon lesquelles il devra être satisfait aux exigences susmentionnées dans le cadre de l'attribution directe d'un contrat de service public.

Si un opérateur ou une entreprise ferroviaire dépose une plainte au sujet de l'attribution directe du contrat, l'organisme de contrôle devrait examiner les motifs fournis par l'autorité compétente et prendre une décision au plus tard deux mois après le dépôt de la plainte.

La durée de ces contrats ne devrait pas excéder **neuf ans**.

**Transition** : l'attribution de contrats de service public relatifs au transport routier et à des modes ferroviaires tels que le métro, le tramway ou les systèmes tram-train, devrait être conforme à au règlement à compter du **3 décembre 2019**.

Les contrats de service public de transport public de voyageurs par chemin de fer seraient attribués conformément au règlement à compter du **3 décembre 2022**.

**Le 3 décembre 2022** au plus tard, les autorités compétentes chargées d'établir les plans de transport public seraient investies de tous les pouvoirs nécessaires pour attribuer les contrats de service public.

Les contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer qui ont été attribués directement avant le 3 décembre 2022, mais ne sont pas conformes au règlement, expireraient, dans tous les cas, au plus tard dix ans après l'entrée en vigueur du règlement.