

# 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) - 07/12/2016 - Recommandation déposée de la commission, 2e lecture

La commission des transports et du tourisme a adopté la recommandation pour la deuxième lecture contenue dans le rapport de Wim VAN DE CAMP (PPE, NL) sur la position du Conseil en première lecture vue de l'adoption du 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 commission parlementaire a recommandé que le Parlement **approuve la position du Conseil en première lecture sans amendement.**

Pour rappel, la proposition fait partie du volet «marché» du quatrième paquet ferroviaire qui comprend trois propositions législatives.

La proposition de la Commission relative à la modification du règlement (CE) n° 1370/2007 a pour objectif général d'améliorer la qualité des services de transport ferroviaire de voyageurs et d'accroître leur efficacité opérationnelle.

En vue d'atteindre l'objectif général, la Commission a proposé d'introduire une obligation de mise en concurrence des contrats de service public afin d'intensifier la pression concurrentielle sur les marchés ferroviaires nationaux. Les mesures sont accompagnées de dispositions visant à assurer des conditions propices à l'organisation de procédures de mise en concurrence, notamment des règles sur l'accès au matériel roulant.

Dans le prolongement de l'adoption de l'avis du Parlement en première lecture le 26 février 2014, des négociations interinstitutionnelles (visant à parvenir à un accord en deuxième lecture anticipée) ont été menées entre octobre 2015 et avril 2016, sous les présidences luxembourgeoise et néerlandaise du Conseil. Après six cycles de trilogue, l'équipe de négociation du Parlement est parvenue à un accord avec la présidence du Conseil, le 19 avril 2016.

L'exposé des motifs accompagnant la recommandation rappelle **les principaux résultats obtenus par le Parlement** dans le cadre de la conclusion d'un accord général avec le Conseil, à savoir :

- l'obligation pour les autorités compétentes de **définir clairement les spécifications des obligations de service public** dans les transports en commun et la portée de leur application, notamment les zones géographiques concernées. Cela inclut la possibilité pour les autorités compétentes de regrouper des services couvrant leurs coûts et des services ne couvrant pas ces coûts. Lorsqu'elles définissent les spécifications, les autorités compétentes devront respecter le principe de proportionnalité ;

- l'obligation pour les autorités compétentes de veiller à ce que les spécifications des obligations de service public et **la compensation correspondante liée à l'incidence financière nette des obligations de service public** permettent d'atteindre les objectifs de la politique en matière de transports publics d'une manière efficace au regard des coûts ;
- l'obligation, pour les opérateurs de services publics, dans le cadre de l'exécution des obligations de service public, de se conformer aux **obligations applicables en matière de droit social et de droit du travail** établies par le droit de l'Union, le droit national ou des conventions collectives ;
- l'obligation pour opérateurs de services publics et les gestionnaires de l'infrastructure de fournir à l'autorité compétente des **informations essentielles** au lancement d'appels d'offres pour les futurs contrats de service public, notamment des informations concernant le nombre de voyageurs, les tarifs, les coûts et les recettes ainsi que les spécifications de l'infrastructure. Ces informations devraient être **mises à la disposition des parties intéressées** tout en garantissant la protection des informations commerciales confidentielles ;
- la possibilité de suivre une **procédure simplifiée, non discriminatoire et transparente** lorsqu'une autorité compétente ne reçoit qu'une seule offre à la suite de la publication de l'avis informant de l'intention d'attribuer un contrat de service public;
- l'attribution des contrats de service public dans le transport ferroviaire à travers une **mise en concurrence**. Le règlement prévoit toutefois des **exceptions** à ce principe en autorisant l'attribution directe ou une procédure simplifiée :
  - i. en cas de circonstances exceptionnelles ;
  - ii. lorsque la valeur annuelle moyenne ou la fourniture annuelle des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer descendent sous les seuils définis dans le règlement (7,5 millions EUR/an ou 500.000 kilomètres) ;
    - iii. lorsque l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat, et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services et/ou le rapport coût-efficacité par rapport au précédent contrat de service public attribué ;
- la possibilité pour l'autorité compétente de **limiter le nombre de lots** d'un contrat de service public pouvant être attribués à une même entreprise ferroviaire ;
- l'obligation pour l'autorité compétente dans le cadre de la préparation d'une procédure d'appel d'offres, **d'évaluer la situation en matière d'accès au matériel roulant** pour tous les soumissionnaires potentiels et de publier son évaluation ;
- **l'entrée en vigueur et la période de transition** : le règlement entrerait en vigueur douze mois après sa date de publication. Les nouvelles règles relatives à la mise en concurrence des contrats de service public et les exemptions relatives aux performances s'appliqueraient à compter du 3 décembre 2019. Toutefois, l'article 5, paragraphe 6, autorisant l'attribution directe sans aucune limitation ne cessera de s'appliquer que 6 ans après la date d'entrée en vigueur. Les contrats attribués en vertu de l'article 5, paragraphe 6, pourraient se poursuivre jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de 10 ans.

La commission compétente a également approuvé une **déclaration** (annexée au projet de résolution législative) précisant que les États membres doivent respecter la [directive 2001/23/CE](#) concernant le maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises et peuvent aller au-delà de l'application de la directive en prenant des mesures de protection du personnel supplémentaires conformément au droit de l'Union, par exemple en exigeant le transfert obligatoire de personnel y compris dans les cas où la directive 2001/23/CE ne serait pas d'application.