

GUIDE SYNDICAL AU RÈGLEMENT DSP

- ⇒ Faire le meilleur usage du « Règlement (CE) N° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemins de fer et par route » pour servir au mieux les travailleurs et les usagers des transports publics



TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	3
1. Un nouveau Règlement de l'UE sur les services publics de transport ..	4
1.1. Le long cheminement vers le Règlement (CE) N° 1370/2007	4
1.2. Quel est l'objet de ce Règlement (CE) N° 1370/2007 ?	6
1.3. Pourquoi l'ETF soutient-elle ce Règlement (CE) N° 1370/2007 ?	11
1.4. Les avantages du Règlement (CE) N° 1370/2007	13
2. Possibilités d'emplois et de protection sociale pour les travailleurs, d'introduction de normes sociales et de normes de qualité	15
2.1. Exemples de normes de qualité.	16
2.2. Protéger les droits des travailleurs des transports publics en cas de changement d'opérateur	17
2.3. Exemples de normes sociales	19
3. Un plan d'action syndicale pour des transports publics de qualité ..	22
3.1. Une liste de vérification pour les représentants syndicaux en Europe	24
• Travail préparatoire	24
• Temps de préparation du plan d'action	24
• Les activités à prévoir dans le plan d'action	24
• Plan d'action : une concurrence juste et socialement responsable dans le transport de proximité	26
• A quoi les syndicalistes doivent-ils encore prêter attention ?	27
ANNEXE I	28
Extrait du contrat entre l'autorité de transport public de Stockholm et l'entreprise de transport par bus Ekerö	
ANNEXE II	29
Description des procédures appliquées au personnel de SL-Traffic avant le changement d'opérateur	
ANNEXE III	31
Règlement (CE) N° 1307/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemins de fer et par route	

*Merci au Dr. Volker Röske qui a aidé à la rédaction de ce guide
Merci à ver.di pour son soutien organisationnel et financier*

AVANT-PROPOS



Transport public de proximité : des services publics ou la mise en concurrence sur le marché privé ?

Nos services de transport de proximité par bus, trams et métros doivent-ils être publics et être gérés par nos élus locaux ? Si la réponse est négative, devraient-ils être sous-traités à des opérateurs privés par la voie de la mise en concurrence ?

Il y a plusieurs années que la Commission européenne s'est engagée sur la voie de la sous-traitance de services publics de transport et d'un large éventail, d'ailleurs, d'autres services publics, tels que la fourniture de gaz, d'électricité, d'eau, de télécommunications, certains services de santé et certains services sociaux. Dans la Stratégie de Lisbonne, signée en 2000, l'Union européenne promet de « libéraliser » le secteur des transports, et au cours de la même année, la Commission européenne publie sa première proposition de nouveau Règlement de l'UE relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemins de fer et par route. Si cette proposition avait été coulée en texte de loi, elle aurait obligé les autorités locales à soumettre à la concurrence tous les services publics de transport de voyageurs.

A cette époque, cependant, de nombreuses organisations syndicales avaient déjà vécu des privatisations partielles ou totales du secteur, ainsi que leurs retombées souvent jugées profondément négatives pour leurs membres et les voyageurs. Les nouveaux opérateurs privés sont connus pour rechercher de nouvelles modalités de réductions des coûts et, en conséquence, de gonflements de leurs marges bénéficiaires. Les organisations syndicales dénoncent à cet égard des pertes d'emplois, des compressions de salaires, des allongements du temps de travail et d'autres offensives portées aux conditions des travailleurs. La dégradation connaît sans doute son paroxysme dans des pays tels que la Grande Bretagne où la privatisation s'est conjuguée à la dérégulation. Dans certains autres pays, les dommages ont été plus limités parce que les opérateurs privés ont été soumis à un cadre contractuel plus contraignant, à un cadre conventionnel et législatif national soucieux de protéger les salaires et les conditions de base. Néanmoins, de par l'Europe, les organisations syndicales dans la plupart des pays partagent une expérience plus ou moins similaire, celle d'une grave mise en péril des conditions de leurs membres et, bien souvent, de la qualité des services lorsqu'est introduite la mise en concurrence.



La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), qui représente les syndicats des travailleurs des transports en Europe, a décidé de mener une campagne pour dénoncer la proposition de la Commission européenne. Son Comité de transport public de proximité a créé un petit groupe de travail ad hoc chargé d'analyser les propositions de la Commission et d'en révéler les imperfections, d'organiser des activités de lobby auprès du Parlement européen pour qu'il s'y oppose et d'aider à tisser une alliance qui permette de défendre le droit des autorités locales élues à détenir et gérer leurs propres systèmes de transport public. Il apparaissait alors de plus en plus clairement que les meilleurs systèmes de transport public en Europe étaient, en effet, ceux dont la maîtrise et la gestion restaient confiées aux propriétaires municipaux.

L'ETF est fière du succès dont a été couronnée sa campagne. La Commission a dû remettre trois fois son ouvrage sur le métier pour faire accepter sa proposition. Le texte définitif du Règlement de l'UE (CE) N° 1370/2007, entré en vigueur en décembre 2009, permet l'« attribution directe » par les autorités locales à un opérateur interne. Les services ferroviaires peuvent très largement être les bénéficiaires d'attributions directes. Par ailleurs, ce règlement précise assez bien les modalités de mise en concurrence lorsque la voie de la privatisation est privilégiée. Dans de tels cas, les possibilités pour les organisations syndicales de mieux protéger les conditions de leurs membres lorsque les contrats changent de mains tout en garantissant une bonne qualité de service ne manquent pas.

A juste titre, l'ETF est fière de son travail. Nous espérons que ce guide vous sera utile.

Bruxelles, juin 2010

Stefan HEIMLICH

Président du Comité de transport public de proximité

Sabine TRIER

Secrétaire générale adjointe



CHAPITRE 1 : UN NOUVEAU RÈGLEMENT UE SUR LES SERVICES PUBLICS DE TRANSPORT

Le 3 décembre 2009, le nouveau règlement de l'UE relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemins de fer et par route (Règlement (CE) N° 1370/2007) est entré en vigueur. C'est à cette date qu'il a été rendu pleinement exécutoire dans tous les Etats membres. C'est également à cette date que les règlements qui étaient avant d'application, à savoir le Règlement (CEE) 1191/69 et le Règlement (CEE) 1107/70, ont été abrogés. Qu'est-ce qui a changé ? Quelle signification ces modifications ont pour les organisations syndicales européennes du secteur du transport public de proximité ? Quelle est l'incidence du nouveau règlement dans les Etats membres ? Quel est l'impact sur l'ampleur et la qualité des offres des opérateurs de transport et, enfin, sur les conditions de travail des salariés ? Mais commençons par jeter un regard rapide sur l'émergence de ce nouveau règlement.



1.1 Le long cheminement vers le Règlement (CE) N° 1370/2007

Suite au lancement de la « Stratégie de Lisbonne » en 2000, la Commission européenne s'est engagée à soumettre à la mise en concurrence les services publics de transport. C'est ainsi qu'en 2000, la Commission européenne a publié sa première proposition de nouveau Règlement de l'UE sur les contrats de service public dans le transport de voyageurs par chemins de fer et par route aux délibérations du Parlement européen. Le transport public devait être « libéralisé » à l'instar d'une palette importante d'autres services publics tels que la fourniture de gaz, d'électricité ou de télécommunications. Si ce projet avait été mis en œuvre, il aurait imposé la mise en concurrence à tout le transport public de proximité, notamment aux entreprises municipales de transport public.

Le premier projet de la Commission européenne a choqué les organisations syndicales du secteur.

Bon nombre de ces organisations affiliées à l'ETF avaient déjà vécu des privatisations partielles ou totales, et donc la soumission du secteur au jeu du marché. Pour les syndicats membres et pour les voyageurs, ces vécus étaient tout à fait négatifs. Au fil de la réalisation de nouveaux contrats octroyés à de nouveaux opérateurs privés, leur ambition a été rapidement de vouloir en réduire les coûts et en maximiser la marge bénéficiaire. Les organisations syndicales se sont fait l'écho de destructions d'emplois, de compressions salariales, d'allongement du temps de travail et d'autres modifications des conditions de travail. L'augmentation des bénéfices a ébranlé sérieusement la qualité et la fiabilité des services publics de transport de voyageurs. Les retombées ont été particulièrement négatives en Grande-Bretagne où la privatisation a été de pair avec la dérégulation. Les conséquences ont été bien moins importantes dans les pays où les nouveaux opérateurs privés ont été tenus d'offrir de meilleures conditions d'emploi et de revalo-

riser les normes sociales. Dans ces cas de figure, les cadres législatifs nationaux, entre autres, ont aidé à protéger les salaires et des conditions de travail minimales. Les organisations syndicales en Europe ont appris que la privatisation du transport de proximité et la mise en concurrence débridée représentaient une menace grave pour leurs acquis syndicaux et que la qualité des services avait souvent été érodée.

La Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), qui représente les syndicats des transports en Europe, s'est mobilisée contre le projet de la Commission européenne. Elle ne s'est pas limitée à analyser les différentes propositions de la Commission et à en identifier les points faibles, mais elle a également cherché des alliés pour aider à faire valoir ses recommandations auprès du Parlement européen. Sa préoccupation était, entre autres, de faire valoir les droits des Etats nationaux (des régions) et des municipalités à s'auto-administrer et le droit connexe d'organiser des services publics de transport avec leurs propres entreprises ou administrations, car il était alors indéniable que les meilleurs

systèmes de transport de proximité en Europe étaient ceux qui étaient contrôlés et gérés par leurs détenteurs municipaux. Par ailleurs, preuve a été vite faite que même sur un marché de transport de proximité très dérégulé comme celui de la Grande Bretagne, le transport public ne peut fonctionner sans aides d'Etat s'il veut remplir sa mission, qui est d'améliorer la qualité de la vie de tous les citoyens dans la région. Selon une étude officielle¹, les compensations versées actuellement par l'Etat au transport par bus représentent 1/3 des dépenses totales consenties pour le transport par bus. Il y a vingt ans, les tenants de la dérégulation du transport par bus en Grande-Bretagne auraient nié une telle perspective qu'ils auraient qualifiée d'impossible.

Tous les systèmes de transport local, qui remplissent leur fonction de service public en offrant une

¹ Office of Fair Trade: Local bus services. Rapport sur l'étude de marché et proposition de décision pour mener à bien une enquête, août 2009, notamment pp. 17-20 ; contribution publique par voyageur et déplacement (Grande Bretagne à l'exception de Londres) – sans financement public pour « les lignes de transport par bus socialement nécessaires mais commercialement non viables » (p. 19).

ENCADRÉ 1 : ETUDE DE CAS DE TOULOUSE : le retour au public des réseaux urbain et interurbain

Les transports interurbains de la Haute Garonne (Sud-ouest de la France) et les transports urbains de l'agglomération de Toulouse ville principale de ce département, qui concernent au total plus de 1 200 000 habitants sont la démonstration qu'il est possible de faire reculer la privatisation, d'imposer un opérateur interne et le retour au public. C'est la volonté des élus politiques avec le soutien de la population et des organisations syndicales à la mise en Régie qui a permis ce résultat.

La Société d'économie mixte des voyageurs de l'agglomération toulousaine (SEMVAT), était l'entreprise qui gérait le réseau de transport en commun couvrant la ville de Toulouse et sa proche banlieue, depuis 1973. La SEMVAT constituait un Partenariat Public Privé Institutionnalisé (PPPI) dont le capital était à 80% public et 20% privé (dont TRANSDEV). En 2004 elle perd le marché lors d'un appel d'offres et cède la place à la société entièrement privée Connex (aujourd'hui Véolia), ce qui constituait une privatisation totale.

Mais ce ne sera que de courte durée puisque le 17 novembre 2005 après une forte lutte politique entre la mairie de Toulouse, qui était de droite à l'époque, et le conseil général (assemblée départementale élue) de gauche, l'exploitation du réseau est reprise en régie directe (opérateur interne) par l'autorité organisatrice à partir du 1^{er} janvier 2006. A noter que depuis les élections municipales de 2008 la droite a perdu la ville.

Après avoir perdu son marché sur l'appel d'offres du réseau urbain en 2004, la SEMVAT a continué d'exister jusqu'au mois d'août 2006 en exploitant l'autre partie de son activité, à savoir les lignes régulières de transport interurbain, départementales, qu'elle avait remporté dans un appel d'offres du Conseil Général de Haute Garonne. Une régie départementale (opérateur interne) a repris depuis l'exploitation de ces lignes et le personnel de la SEMVAT.



mobilité locale et régionale durable aux citoyens qui n'ont pas accès à la voiture particulière ne reçoivent pas de paiements compensatoires et d'aides d'Etat inconsidérés. L'ETF s'est efforcée d'assurer que, dans le cadre de tels paiements au titre de compensations, la concurrence soit loyale, sociale et transparente tant pour les entreprises que pour les citoyens et les salariés. L'ETF se réjouit que sa campagne politique et parlementaire pour amender le projet de règlement ait abouti. La Commission européenne a dû réitérer trois fois sa tentative de faire approuver sa proposition et l'exercice a duré sept ans au terme desquels le Parlement européen et le Conseil européen l'ont finalement acceptée non sans y intégrer de nombreux amendements importants dont l'ETF conserve une certaine fierté.

1.2 Quel est l'objet de ce règlement (CE) N° 1370/2007 ?

a) Une mise en concurrence réglementée des obligations de service public dans les transports
L'objet du Règlement (CE) N° 1370/2007 est « de garantir des services de transport de voyageurs sûrs, efficaces et de grande qualité grâce à une concurrence régulée, garantissant, en outre, la transparence et le bon fonctionnement des services publics de transport de voyageurs, compte tenu des facteurs sociaux, environnementaux et relatifs au développement régional », comme le prévoit le quatrième considérant de la note explicative du nouveau règlement.² A cette fin, il exige des mesures de la part des « autorités compétentes des Etats membres pour s'assurer que les services publics de transport de voyageurs sont fournis ». Il est incontestable que de nombreux services,

par exemple, de transport insulaire de voyageurs, nécessaires dans l'intérêt économique général, ne peuvent être exploités commercialement.³

C'est la raison pour laquelle l'article 2 établit que « l'obligation de service public », est l'exigence définie ou déterminée par une autorité compétente en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie ».⁴

En conséquence, l'objet de ce nouveau règlement est de « définir 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** (insiste l'ETF) leur accordent des droits exclusifs en contrepartie de l'exécution d'obligations de service public. » (Article 1 (1, p. 2)). Ce Règlement (CE) N° 1370/2007 constitue donc clairement une « lex specialis » dont la finalité est d'établir des règles de mise en concurrence uniformes pour les services publics de transport de voyageurs en tant que services d'intérêt économique général (SIEG). Il articule de manière cohérente les législations sur les marchés publics et celles qui régissent les aides d'Etat, car tous les pays ont révélé que les services publics de transport de voyageurs ne peuvent survivre sans l'octroi d'une compensation financière de la part des autorités publiques.

² Cf. Considérant 4

³ Cf. Considérant 5

⁴ Article 2 - e

Avant de présenter la teneur du Règlement (CE) N° 1370/2007, il est donc nécessaire de relever les caractéristiques du marché national de transport public et les « structures de base » financières et juridiques qui l'encadrent (cf. encadré 2).

Les réponses aux questions sur les « structures de base » du marché national de transport public donnent une indication de la perception et de l'importance de la perception du marché national de transport public en tant qu'activité commerciale, mais par ailleurs elles révèlent l'ampleur de la perception de ce marché en tant que service d'intérêt économique général (SIEG).

b) Types d'attributions publiques : directe ou mise en concurrence

Le Règlement (CE) No. 1370/2007 ouvre la voie à trois types d'attributions de contrats et c'est ce qui le différencie des autres directives de l'UE sur la passation de marchés publics. Le choix d'une des options est libre pour autant que les conditions soient remplies :

- **Attribution directe** (Règlement 1370/2007 - art. 5 (2)) : permet à une autorité compétente d'attribuer directement des contrats sans mise en concurrence ;
- **Mise en concurrence** (Règlement 1370/2007 - art. 5 (3)) : prévoit l'organisation du transport public de voyageurs par la voie de la mise en concurrence ; il permet cependant aux autorités compétentes d'imposer des normes sociales et de qualité, ainsi que la protection des travailleurs en cas de changement d'opérateur ; il permet aussi de limiter et de contrôler la sous-traitance ;

- **Octroi de contrats de service public en application des règles de la législation générale sur la passation de marchés, les Directives 2004/17/CE et 2004/18/CEE** (Règlement 1370/2007 - art. 5 (1)) : cette procédure offre une protection moindre des conditions sociales et d'emploi, ainsi que des normes de qualité.

L'attribution directe est définie comme « l'attribution d'un contrat de service public à un opérateur de service public donné en l'absence de toute procédure de mise en concurrence préalable. » (art. 2 (h)). Elle peut être octroyée à un opérateur interne (art. 5 (2)), une petite ou moyenne entreprise (art. 5 (4)) ou – sans conditions restrictives – à un service public de transport par chemins de fer (art. 5 (6)).

Lorsque la voie de la **mise en concurrence** est retenue, aux termes de l'art. 5 (3) du Règlement (CE) 1370/2007, la procédure adoptée doit respecter les **quatre critères suivants** :

- *Etre ouverte à tout opérateur,*
- *Etre équitable,*
- *Respecter les principes de transparence,*
- *Respecter les principes de non-discrimination.*

« La procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins. » Ces nouvelles procédures permettent de répondre à des exigences spéciales des services publics de transport de voyageurs dans des systèmes généralement complexes de transport public de proximité tout en assurant l'application des quatre principes ci-dessus énoncés.

ENCADRÉ 2 : Questions sur les « structures de base » du marché national de transport public

1. L'entreprise reçoit-elle une compensation financière pour assurer ses obligations de service public ?
2. L'entreprise dispose-t-elle de droits exclusifs et sont-ils assortis d'une obligation de fournir un transport et/ou de respecter un horaire, et comment le droit national les règlemente-t-il ?

Si la réponse à une de ces deux questions est « oui », le Règlement (CE) N° 1370/2007 est d'application, sous réserve de dispositions différentes dans le droit national.



L'art. 5 (1) offre encore la possibilité d'octroyer des contrats en application des procédures prévues dans la législation générale sur la passation de marchés publics, les Directives 2004/17/CE et 2004/18/CEE. C'est le cas lorsque l'autorité compétente choisit un contrat de service public tel qu'il est défini dans ces directives. (Attention : Les définitions de contrats de service (public) ne sont pas les mêmes dans le Règlement 1370/2007 et dans les directives sur la passation de marchés publics). « Ces contrats ne peuvent cependant pas prendre la forme de concession de service⁵ telle qu'elle est définie dans ces directives ». Lorsque le choix contractuel de l'autorité compétente est

⁵ Directive 2004/17/CE, art. 1 - 3b) : « la «concession de services» est un contrat présentant les mêmes caractéristiques qu'un marché de services à l'exception du fait que la contrepartie de la prestation des services consiste soit uniquement dans le droit d'exploiter soit dans ce droit assorti d'un prix. » et la communication interprétative de la Commission sur les concessions dans le droit communautaire, Journal officiel de l'UE C 121, 29 avril 2000.

celui d'une concession de service aux termes de ces directives, les modalités prévues dans le Règlement 1370/2007 peuvent s'appliquer, notamment les modalités relatives aux normes de qualité et normes sociales.

Le terme « concession de service » fait référence à un contrat entre un concédant public et un concessionnaire, dans lequel sont énumérés les détails de la concession et – éventuellement – l'obligation de fournir un service mais sans se prononcer sur la rémunération du concessionnaire. Le risque économique d'une telle concession est porté par le concessionnaire.

En prévoyant ces trois procédures d'attribution, le Règlement (CE) 1370/2007 obéit au principe de la liberté d'organiser les services d'intérêt économique général stipulé à l'article 14 du Traité de la CE et au principe de subsidiarité établi à l'article 5 du Traité européen.

L'ETF se réjouit notamment de la possibilité d'attribution directe inscrite dans le Règlement tant pour le transport par route que par chemins de fer. C'est une concession arrachée de haute lutte à la Commission. Malgré les réglementations et/ou conditions préalables strictes, les attributions directes ne doivent pas être perçues comme un obstacle mais plutôt comme une chance. Elles peuvent permettre de mieux articuler les systèmes de transport local et régional avec la prise de responsabilité politique municipale et régionale. Elles sont également un instrument à utiliser pour sauvegarder ou protéger les réseaux municipaux de transport et leurs obligations de service public.

Lorsque les autorités compétentes décident néanmoins d'opter pour la voie de la mise en concurrence, l'ETF demande instamment à ses organisations membres d'assurer que les dispositions de mise en concurrence contenues dans le Règlement 1370/2007, art. 5 (3) soient exploitées car elles permettent d'insister sur la protection des conditions d'emploi et des normes sociales applicables aux travailleurs.

Sachez que les gouvernements de certains Etats membres ainsi que des opérateurs de transport privés opteront pour la disposition art. 5 (1), leur permettant de choisir la procédure de mise en concurrence mais aux termes des directives sur

la passation des marchés publics 2004/17/CE et 2004/18/CEE. Ce choix exclut d'office l'attribution directe de contrats de service public à des petites et moyennes entreprises ou encore à des opérateurs de chemins de fer. Les attributions directes à des opérateurs internes ne sont possibles que dans un cadre beaucoup plus strict, défini par la Cour de justice des Communautés européennes sur les attributions internes. Ce faisant, donc, les gouvernements pourront éviter des exigences importantes de normes sociales et de qualité, ainsi que de protection des travailleurs.

c) Les trois types d'attribution directe de contrats de service public

Attributions directes à un opérateur interne (art. 5 (2))

Toute autorité locale compétente peut fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs par bus, trams et métros ou attribuer directement des contrats de service public à un opérateur interne (art. 5 (2) j). Dans ce dernier cas de figure, elle se doit d'assurer le contrôle de son opérateur interne et les réglementations auxquels ce dernier est soumis sont strictes :

- il ne peut mener ses activités que sur le territoire de l'autorité locale à l'exception des services d'arrivée et de départ,
- il lui est interdit de prendre part à un appel d'offres pour l'attribution de services publics de transport en dehors du périmètre territorial de l'autorité locale, et
- s'il sous-traite des services de transport, il doit en assurer la plus grande part lui-même.

Sous l'angle du droit des sociétés, l'autorité locale ou régionale ne doit pas détenir toutes les parts de l'opérateur interne mais elle doit garantir l'exercice d'une « influence dominante » par l'autorité publique, une influence qui doit être équivalente à la maîtrise qu'elle a de ses propres organismes. Par conséquent, des partenariats public-privé peuvent se nouer.

Dans les Etats membres, en l'absence d'autorités locales compétentes, l'autorité nationale s'y substitue pour une zone géographique qui peut ne pas correspondre à tout le territoire national (art. 5 (2) d).

L'attribution directe à l'entreprise ÜSTRA à Hanovre est une illustration d'assignation à un opérateur interne (cf. encadré 3) qui, en l'occurrence, est une entreprise publique. Cette entreprise a modifié sa stratégie entrepreneuriale des dernières années pour répondre aux conditions d'attribution directe en tant qu'opérateur interne de la ville d'Hanovre : vente de ses filiales sur tout le territoire fédéral vers la fin 2009 et des actions détenues par des entreprises privées.

Les nouvelles dispositions réglementaires sur les attributions directes vont, à l'avenir, faciliter le retour au public d'entreprises de transport local. S'il est vrai que ce fut le cas à Toulouse (encadré 1) et à Marseille (encadré 13), en France, avant l'entrée en vigueur du Règlement (CE) N° 1370/2007, ce nouveau règlement peut aider en ce sens comme l'illustre bien la Kieler Verkehrsbetriebe en Allemagne en 2009 (encadré 5).

ENCADRÉ 3 : ETUDE DE CAS D'HANOVRE : Attribution directe » d'un contrat de service public à ÜSTRA à Hanovre, Allemagne

ÜSTRA à Hanovre est l'entreprise de transport de la ville qui exploite plus de 200 lignes de bus et de trams dans la grande agglomération d'Hanovre, et emploie quelque 1.900 personnes. En juillet 2008, aux termes du Règlement (CE) N° 1370/2007, l'autorité locale compétente a annoncé dans le Journal officiel de l'UE l'attribution directe de ses services de bus à l'entreprise ÜSTRA dès 2010. En prévision de cette attribution directe, l'entreprise ÜSTRA a sollicité auprès de l'autorité Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) les autorisations nécessaires pour commencer son exploitation en 2010. En janvier 2009, elles étaient accordées en vertu de la loi en vigueur à l'époque pour la période s'étendant du 1 janvier 2010 au 9 décembre 2017.

Attributions directes à des petites et moyennes entreprises (art. 5 (4))

Les attributions directes peuvent également s'effectuer en direction de petites et moyennes entreprises si le service de transport est d'une échelle modeste et si sa valeur contractuelle n'est pas supérieure à deux millions d'euro, ou encore si le kilométrage annuel demeure en deçà de 600.000 km ou, enfin, si l'entreprise a moins de 23 véhicules. Ce règlement garantit ainsi la protection des (nombreuses) petites et moyennes entreprises sur les marchés locaux et nationaux, notamment celles qui ont été les victimes de glissements de parts de marché suite aux mises en concurrence. Un cas concret est celui du comté de Meissen en Allemagne qui annonçait, en juillet 2009 dans le Journal officiel de l'UE, l'attribution directe de son marché à six petites et moyennes entreprises.

Attributions directes à des services ferroviaires (art. 5 (6) et 5 (2) d)

Enfin, des contrats de service public peuvent être attribués directement à des chemins de fer urbains, de banlieue et régionaux pour une durée maximale de dix ans. Si « les actifs économiques nécessaires sont disponibles » ou presque, cette période peut aller jusqu'à quinze ans. Ces chemins de fer ne doivent ni être publics ni être opérateurs internes. C'est ainsi qu'au Luxembourg, la Société nationale des chemins de fer luxembourgeois (CFL), l'opérateur national de chemins de

fer et bus du Luxembourg (cf. encadré 4) s'est vu attribuer le marché. L'exemple est significatif car il révèle que l'ETF, par ses interventions, est parvenue à sauvegarder les entreprises ferroviaires existantes grâce à une attribution directe sans conditions préalables.

d) Période de transition jusqu'au 3 décembre 2019 : Profitons-en !

La période de transition, qui précède l'application intégrale du Règlement 1370/2007 est très longue. Elle prend fin au 3/12/2019, date à laquelle le respect de l'article 5 de ce Règlement deviendra incontournable lors de l'attribution de contrats de service public de transport par route et chemins de fer comme le prévoit l'article 8 (2). Deux instruments de contrôle seront introduits pour cette période de transition, ils auront également une fonction d'ajustement :

- « Au cours de cette période de transition, les Etats membres introduiront des mesures en vue d'une mise en application progressive de l'article 5. »
- « Dans les six mois du premier semestre de la période de transition, les Etats membres soumettent un rapport à la Commission sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'attribution progressive des contrats de service public dans le respect des dispositions de l'article 5. »



ENCADRÉ 4 : ETUDE DE CAS DU LUXEMBOURG : Attribution directe d'un contrat de service public à l'entreprise ferroviaire CFL

L'accord négocié au Luxembourg entre le gouvernement et la CFL pour la fourniture de services publics de transport par route et par chemins de fer (CFL Busse) pour une période de 15 ans (2009-2024) est un véritable rempart contre l'érosion des emplois CFL jouissant d'un statut de fonctionnaires. Au Luxembourg, le licenciement de fonctionnaires publics est impossible. Les nouvelles embauches au sein de la CFL se voient accorder le même statut.

Pendant 15 ans, les nouveaux opérateurs seront tenus à l'écart, empêchant ainsi la création d'emplois précaires, de rémunérations médiocres, de conflits et d'autres vicissitudes sociales.

L'entreprise des transports peut mettre en place un système de planification à long terme de son personnel, investir dans son matériel roulant et son parc routier.



La période de transition est également une épreuve que certaines langues qualifie de « tournesol » qui doit révéler si et comment les anciennes formes d'organisation des services publics de transport de voyageurs dans les Etats membres peuvent fusionner. Il reste à préciser ce que l'on entend par « mise en application progressive de l'article 5 » et « dans le respect des dispositions de l'article 5 ».

Les organisations membres de l'ETF devraient tirer avantage de cette période de transition pour débattre de l'utilité de ce nouveau Règlement au regard du plan d'action syndicale que nous vous proposons au chapitre 3. Au cœur du débat, nous retrouverons les trois méthodes d'attribution des contrats de services publics de transport de voyageurs et l'application des normes sociales et de qualité dans le cadre de cette attribution.

1.3 Pourquoi l'ETF soutient-elle ce règlement (CE) N° 1370/2007 ?

Comme nous l'avons indiqué, il peut s'avérer impossible à appliquer dans certaines juridictions nationales et être substitué par la législation générale sur la passation de marchés publics. L'article 5 (1) prévoit, dans sa deuxième et troisième phrases, une clause dérogatoire :

« Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la Directive 2004/17/CE ou la Directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par

autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la Directive 2004/17/CE, les paragraphes 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas. »

L'ETF recommande de ne pas appliquer cette clause dérogatoire car la non-application du Règlement (CE) N° 1370/2007 barre la route à l'utilisation des autres nouvelles procédures d'attribution de contrats – attribution directe et mise en concurrence –.

Lorsque les municipalités envisagent néanmoins de se tourner vers la législation générale sur la passation de marchés publics, la tâche des organisations syndicales de l'ETF devrait être d'essayer que s'y appliquent – au moins - les dispositions prévues pour les mises en concurrence, à l'article 5 (3) du Règlement. Ainsi, des clauses de protection des travailleurs, des normes sociales et de qualité pourront être introduites comme le prévoit l'article 4 (5) du nouveau Règlement. Pourrait ainsi être évité, par exemple, le dumping social que peut induire la mise en concurrence.

L'ETF s'est avérée incapable d'empêcher la coexistence de différents règlements sur la passation des marchés publics. Le Règlement, dont il est question, est clairement le fruit d'un compromis et devra justifier sa propre applicabilité. Chaque



compromis recèle des éventuels écueils mais également d'éventuelles ouvertures. Un des dangers est celui de l'incertitude juridique provoquée par la coexistence de plusieurs réglementations et de conflits juridiques sur des définitions abstraites (contrat de service par opposition à concession de service). Le point de départ (juridique) est, cependant, différent selon les pays. Le succès de

ce Règlement sera aussi tributaire du droit national, qui constitue une raison supplémentaire pour que s'engagent les organisations membres de l'ETF dans le débat.

Par ailleurs, cette incertitude offre l'occasion d'examiner l'applicabilité au cours de la période de transition. Nous observerons la « mise en œuvre progressive de l'attribution de contrats de service public », c'est-à-dire l'attribution des obligations de service public par l'autorité locale compétente. Dans cette optique, le Règlement doit être perçu comme :

- Une demande de règles transparentes pour l'octroi d'une compensation financière et/ou de droits exclusifs, et
- L'attribution de contrats de service public, dans le respect du droit communautaire.

Par conséquent, l'application cohérente de l'article 5 (1), phrase 1 : « *Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent Règlement* » pourrait être la solution ! Après tout, les types d'attributions énumérés représentent le droit communautaire existant. Ils offrent,

ENCADRÉ 5 : ETUDE DE CAS DE KIEL Déclaration de presse commune de BeNEX GmbH et de la ville de Kiel

Kiel, le 27 février 2009

NBB et la Ville de Kiel signent un accord de remunicipalisation

Aujourd'hui, les représentants de la ville de Kiel et Norddeutsche Bus-Beteiligungsgesellschaft mbH (NBB) ont signé un accord de rachat par Kieler Verkehrsgesellschaft (KVG) des parts détenues par NBB.

En 2003, la ville de Kiel avait vendu 49% des parts de KVG à Norddeutsche Busbeteiligungsgesellschaft (NBB), une filiale de BeNEX GmbH et Vineta Verkehrsgesellschaft mbH. « KVG est aujourd'hui en bonne santé économique et peut se construire un avenir, » déclare Peter Steinhart, le directeur général de BeNEX GmbH. « Nous souhaitons à la ville de Kiel et, notamment aux salariés de KVG, bon vent, » insiste Jürgen Ubben, le directeur général de Vineta Verkehrsgesellschaft mbH.

« Le rachat de ces parts est très important pour la capitale de la région et les travailleurs de KVG : nous pouvons dorénavant attribuer directement le contrat de services publics de transport, » explique la maire de Kiel, Angelika Volquartz. Elle remercie la NBB pour les négociations constructives et les travailleurs de KVG pour leur flexibilité. « C'était le seul moyen de parvenir à un compromis satisfaisant qui nous permette de disposer d'un système de transport public efficace tout en sauvegardant les emplois. »

en outre, aux autorités locales la possibilité d'utiliser leurs compétences politiques pour décider elles-mêmes de la qualité et de l'importance du transport public en choisissant la meilleure procédure d'attribution et en imposant les normes sociales et de qualité qu'elles souhaitent.

Les définitions des normes sociales et de qualité établies dans le considérant 17 du nouveau règlement (cf. encadré 6) sont complètes et concrètes, et permettent aux organisations syndicales de lutter pour de véritables alternatives que n'offrent pas les Directives 2004/17/CE et 2004/18/CE sauf lorsque le droit national en dispose différemment.

1.4 Les avantages du Règlement (CE) N° 1370/2007

A la lumière de ce qui précède, ces avantages sont évidents et en voici la synthèse :

L'autorité compétente peut :

- attribuer des services publics de transport de voyageurs à sa propre entreprise (municipale) ;
- décider en totale liberté des attributions directes ;
- attribuer directement ces services de transport à des petites et moyennes entreprises ;
- attribuer directement et inconditionnellement des services de transport urbain, de banlieue et régional ;
- sélectionner une procédure d'attribution avec mise en concurrence pour faire face à une



situation spéciale d'un système de transport local ;

- définir les droits de protection des travailleurs ainsi que les normes sociales et de qualité.

En revanche, les autorités publiques :

ont des dispositions réglementaires transparentes et uniformes qui s'appliquent à la compensation financière accordée à ces services de transport de voyageurs et à l'octroi de droits exclusifs (cf. Art. 4 et 6, et annexes) ;

lors d'attributions directes, économisent les frais de transaction et les frais administratifs qui accompagnent les mises en adjudication ;

ont une maîtrise directe de leur système de transport public local et peuvent faire valoir leur volonté politique locale.

Ces avantages sont d'autant plus palpables en matière de possibilités et de normes de protection sociale que nous déclinons dans le chapitre qui suit.

ENCADRÉ 6 : ARGUMENTS EN FAVEUR DE L'INTRODUCTION DE NORMES SOCIALES ET DE QUALITÉ – CONSIDÉRANT 17

En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs 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 ou la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de **conjur**er le **risque de dumping social**, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service.

(Règlement (CE) N° 1370/2007)

COMPARAISON ENTRE LA LÉGISLATION DE L'UE SUR LA PASSATION DE MARCHÉS PUBLICS

Règlement (CE) N° 1370/2007 sur le transport public, et Directives sur la passation de marchés publics

Règlement (CE) N° 1370/2007	Directive 2004/17/CE et Directive 2004/18/CE
Procédure de mise en concurrence assortie de normes pour déterminer les modalités de satisfaction des normes précises ou complexes	L'offre la moins chère
Attribution directe : si un contrôle semblable à celui exercé sur son propre département dans son périmètre territorial et environs autorisés	Quasi-régie ou les prestations intégrées : si l'entreprise est détenue à 100% par l'autorité locale, mais uniquement sur son territoire
Attribution directe à de petites et moyennes entreprises	Impossible
Attribution directe aux chemins de fer lourds – transport de voyageurs	Impossible
Mesure d'urgence	Impossible
Limitation et contrôle de la sous-traitance	Impossible
Exigence de normes de qualité	Pas précisément réglementé dans ce cadre, et est donc tributaire du droit national
Exigences de normes sociales	Idem – cf. ci-dessus
Durée des contrats de service public	Pas prévu dans ces directives

CHAPITRE 2 : POSSIBILITÉS D'EMPLOIS ET DE PROTECTION SOCIALE POUR LES TRAVAILLEURS, ET D'INTRODUCTION DE NORMES SOCIALES ET DE NORMES DE QUALITÉ

Les points 5 et 6 de l'article 4 (cf. encadré 7) constituent la base juridique essentielle sur laquelle l'autorité locale compétente peut se reposer pour étendre les normes des contrats de service public à l'emploi et à la protection sociale, aux critères sociaux et de qualité. Cet article est fondamental pour configurer le lieu de travail et la protection sociale dans un contrat de service public. Il est indispensable à la prévention du dumping social provoqué par le choix de l'offre la moins chère. Le considérant 17 (cf. encadré 6) donne aux autorités publiques un ancrage juridique sur lequel se fonder pour imposer des obligations sociales aux soumissionnaires et aux contrats de service public.

Lorsqu'intervient un changement d'opérateur suite à une mise en concurrence, le règlement permet une application plus étendue de la protection des droits individuels des travailleurs que la Directive 2001/23/CE (cf. considérant 16 – encadré 8). Les organisations affiliées à l'ETF sont donc invitées à en faire usage, à exploiter ces droits. Ce considérant accorde aux autorités compétentes le pouvoir d'exiger des normes sociales et de qualité précises dans les cahiers des charges des appels d'offres.

L'ETF s'efforce d'assurer que les normes sociales et de qualité ne soient pas l'apanage des mises en

ENCADRÉ 7 : Possibilité d'introduction de normes sociales et de qualité

Art. 4 (5)

Sans préjudice du droit national et du droit communautaire, y compris les conventions collectives conclues entre partenaires sociaux, les autorités compétentes peuvent exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE. Lorsque les autorités compétentes exigent que les opérateurs de service public respectent certaines normes sociales, les documents de mise en concurrence et les contrats de service public recensent le personnel concerné et donnent des précisions claires sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services.

Art. 4 (6)

Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité, celles-ci figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public.

(Règlement (CE) N° 1370/2007)

concurrence mais qu'elles soient, par principe, intégrées aux attributions directes de contrats de service public. Ce fut le cas dans l'exemple de l'attribution à l'opérateur luxembourgeois CFL (cf. encadré 4).

Les éclaircissements qui suivent sont des illustrations dont l'intention est de formuler des suggestions sur la base desquelles les organisations syndicales peuvent conduire et développer tout un débat sur les normes de qualité et les normes sociales.⁶

2.1 Exemples de normes de qualité

Le fait que les autorités locales peuvent imposer des normes de qualité précises aux opérateurs de services locaux offre la possibilité aux organisations syndicales locales de codéterminer la qualité des transports publics. Ces normes de qualité sont, après tout, indispensables au transport public de proximité, tant sous l'angle de normes de service public que sous celui de la quantité et de la qualité des emplois fournis. Dans toute mise en concurrence, il est inacceptable de sélectionner l'opérateur le moins cher sans imposer la moindre condition. Les exigences additionnelles, formulées après l'adjudication de l'appel d'offres, sont trop souvent bien plus onéreuses comme le révèlent de nombreux exemples. Pour éviter cet écueil, les normes de qualité imposées dès le début du contrat devraient prévoir :

- **Des investissements dans de nouveaux véhicules, infrastructures et équipements**

L'âge maximal des véhicules – parmi lesquels figurent les trams et rames de métro – ainsi que la longévité de l'équipement devraient être précisés dans le cadre des exigences de base en vue d'assurer le renouvellement et la modernisation des infrastructures et équipements. Des investissements financiers adéquats sont toujours un signe de durabilité entrepreneuriale.

- **Fiabilité opérationnelle**

L'exigence, par exemple, de réaliser 98% des déplacements dans un créneau horaire précis, avec une latence maximale d'une minute au démarrage et de cinq minutes à l'arrivée, et un minimum

d'annulations n'est pas insignifiant. Pour être efficaces, les systèmes d'exploitation et de surveillance exigent une offre suffisante de véhicules de remplacement et une réserve de personnel qui puisse se rendre disponible rapidement. En l'absence de tels éléments dans le cahier des charges, les défaillances sont inévitables et risquent d'être régulières. En l'absence d'accord sur des sanctions financières tangibles, l'opérateur réalise souvent des « bénéfices spéciaux » par la voie de l'imposition de mesures d'austérité. La vigilance est donc de mise pour garantir que cette norme de qualité ne soit pas compensée par la dégradation des conditions de travail.

- **Nettoyage et maintenance**

Ces services doivent faire partie intégrante des services de l'entreprise de transport public de proximité. La sous-traitance des services de maintenance doit être proscrite. La coordination des procédures de soumission de rapports et des programmes de maintenance doit être précisée ainsi que des normes claires et mesurables de propreté. Toute infraction aux accords doit entraîner des sanctions financières qui devraient être stipulées dans le contrat.

- **Formation professionnelle continue et programmes de développement des ressources humaines**

Un transport public de grande qualité ne peut faire fi d'un personnel bien formé et motivé. Il doit être au fait de toutes les normes de qualité en matière de protection des consommateurs et de santé, sûreté et sécurité du personnel au travail, de la sécurité opérationnelle plus précisément, de la sécurité du véhicule et du réseau routier. Des certificats de qualification et un programme bien élaboré de développement des ressources humaines doivent être prévus dans les documents contractuels et mis en œuvre.

- **Mesures de sûreté pour se prémunir des agressions et actes de vandalisme**

Le contrat précise les modalités de garantie de la sécurité du personnel et des voyageurs, notamment contre les agressions et actes de vandalisme. Le nombre de personnes nécessaires à cet effet est dans le contrat ainsi que l'équipement de protection contre les agressions (par exemple, des écrans, des radios pour appels d'urgence, etc.) ainsi que le suivi psychologique qui sera assuré au personnel victime d'agressions.

⁶ DIN EN 13816 est une norme de qualité insuffisante car elle se limite à décrire des critères de qualité sans définir des normes de qualité, et elle ne contient aucune norme qui s'applique aux salariés.

- **Description précise du service (sa qualité) à assurer**

Le contrat doit préciser le réseau routier couvert et la fréquence du transport ainsi que son horaire journalier, les jours de semaine et autres. Les tarifs et la typologie des billets sont également déclinés dans le contrat. Bien que le réseau soit normalement décrit sur un plan de transport local, il est important de le préciser et, le cas échéant, de prévoir des ajustements de critères et modifications à entreprendre. L'autorité compétente doit mettre en œuvre des systèmes de sécurisation efficaces et des procédures de suivi et de contrôle proactives afin que la « relation client-entreprise » ne s'inverse pas.

- **Limiter la sous-traitance**

L'article 4 (7) stipule que les attributions qui se réalisent dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence doivent préciser l'ampleur de la sous-traitance, la part la plus importante de services de transport devant être garantie par les opérateurs auxquels l'attribution est octroyée. La finalité est d'assurer que les opérateurs ne puissent, à leur tour, transmettre la totalité de la fourniture des services de transports à d'autres entreprises de sous-traitance. Lorsque des contrats de service public sont attribués directement à un opérateur interne, il doit en assurer la plus large part. Limiter les attributions à des opérateurs extérieurs peut empêcher de saper la qualité des services et les normes sociales. L'opérateur doit garantir les normes sociales et de qualité des entreprises exté-

rieures et être tenu responsable de leur non respect.

- **Définition claire et, compensation transparente et déterminée au préalable des obligations de service public**

Définir en amont les obligations de service public ainsi que les compensations publiques permet d'assurer un contrôle efficace de la qualité sur un réseau de transport public de haute qualité.

2.2 Protéger les droits des travailleurs des transports publics en cas de changement d'opérateur

Les autorités compétentes peuvent décider que, suite à un changement d'opérateur engendré par une procédure de mise en concurrence, tous les contrats d'emploi sont transférés au nouvel opérateur et ledit opérateur doit appliquer les conventions collectives en vigueur. On pourrait qualifier ce droit de droit individuel de tous les salariés mais la meilleure mesure de protection est sans aucun doute une convention collective. Le Règlement permet explicitement l'application d'autres droits et règlements nationaux. En effet, le considérant 16 prévoit qu'ils ne soient pas exclus. En fonction des différentes conditions dans les Etats membres, une palette importante de solutions sont possibles. Ainsi donc, non seulement les emplois et les conditions de travail seront-ils mieux protégés mais les actions du

ENCADRÉ 8 : PROTECTION DES TRAVAILLEURS CONSIDÉRANT 16

Lorsque la conclusion d'un contrat de service public peut entraîner un changement d'opérateur de service public, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'opérateur de service public choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements [5]. Ladite directive n'interdit pas aux États membres de maintenir les droits des travailleurs en cas de transfert autres que ceux couverts par la directive 2001/23/CE, et de tenir compte, le cas échéant, des normes sociales établies par les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales, les conventions collectives ou autres accords conclus entre partenaires sociaux.

(Règlement (CE) 1370/2007)

travail par les salariés de l'ancien opérateur seront évitées. Tout ce cadre doit aider à assurer la stabilité et la continuité de l'emploi tout en fournissant des services de transport de grande qualité.

Dans certains Etats membres, ces dispositions peuvent entraîner des différences dans les contrats de travail entre les nouveaux salariés et ceux qui ont été transférés avec des conditions héritées de leur ancien contrat d'emploi. L'égalité de conditions de travail peut mieux être garantie en précisant dans le cahier des charges de l'appel d'offres la convention collective d'application que doivent respecter tous les soumissionnaires et qui s'appliquent à tous les salariés, transférés et nouveaux. Il convient de le préciser également dans le contrat de service public. C'est la seule manière d'assurer qu'il n'y ait pas de travailleurs à géométrie

variable mais plutôt que ceux qui ont des conditions d'emploi inférieures protégées par la Directive sur les droits acquis puissent se voir appliquer de meilleures normes dont jouissent d'autres travailleurs.⁷

Une illustration des modalités d'application de normes sociales pour sauvegarder des emplois en cas de changement d'opérateur ou de rachat de l'entreprise est la convention collective conclue par AB Storstockholms Localtrafik (SL) en 2007 (cf. annexes II et III).⁸

7 cf. Kammer für Arbeiter und Angestellte (Hg.) Manuel pour la mise en concurrence des transports, critères sociaux et de qualité, Vienne, 2009

8 "Landstingsförbundet, Arbetsrättsnheten" - Réglementation de l'emploi prévu par la loi sur les transferts d'entreprises. Numéro 1770. Landstingsförbundet. Document papier.

ENCADRÉ 9 : ETUDE DE CAS STOCKHOLM I

Modalités de sauvegarde des emplois et des droits des travailleurs lors de mises en concurrence

En Suède, le transport public urbain est ouvert à la concurrence depuis 1989 et le transport ferroviaire l'est depuis 1993. Les syndicats suédois ont obtenu des conventions collectives nationales pour le secteur du transport par bus et par chemins de fer, et ont valorisé au fil du temps les conditions des travailleurs du transport public de voyageurs. Le problème qui est à résoudre est celui de la protection de l'emploi et des droits acquis des travailleurs lors d'un changement d'opérateur suite à la mise en concurrence. Dans la ville de Stockholm, les organisations syndicales ont, sur ce plan, remporté de belles victoires. Grâce à leurs activités incessantes de lobby auprès des autorités municipales de la ville, elles ont pu obtenir des clauses de protection des travailleurs, notamment de tous leurs acquis (tels que les droits à la pension) dans tous les appels d'offres de l'AB Storstockholms Lokaltrafik.

Extrait du contrat conclu entre l'autorité compétente de Stockholm « AB Storstockholms Local Traffic » et l'opérateur « Ekerö Bus Company »

6. Personnel

6.1 Général

(...).

L'opérateur respecte les réglementations du marché du travail qui sont applicables, telles que le temps de travail, les dispositions sur les heures supplémentaires et, si la pertinence en est avérée, les conventions collectives en vigueur. L'opérateur, pendant toute la durée de validité de cette convention, appliquera minimalement

le niveau salarial en vigueur lors du transfert, sauf si une autre convention devait être conclue avec ses salariés.

(... ;)

6.3 Environnement de travail

L'opérateur planifie systématiquement, gère et contrôle les opérations de fourniture de services de manière à garantir un bon environnement de travail sur les lieux de travail, et il respecte les exigences prévues dans la législa-

tion sur l'environnement de travail. L'opérateur, en coopération avec SL, s'efforce donc de valoriser sans relâche l'environnement de son personnel.

Le travail systématique sur l'environnement de travail fait partie des activités naturelles de toute entreprise... il couvre, entre autres, les conditions physiques, psychologiques et sociales qui ont une incidence sur l'environnement de travail.

2.3 Exemples de normes sociales

Les normes sociales, au même titre que les normes de qualité, doivent être définies en amont par les autorités compétentes dans les cahiers des charges des appels d'offres qui sont publiés et dans le contrat final de service public.

- **Sauvegarder les conventions collectives**

Lors de l'embauche de nouveaux salariés ou du maintien d'anciens salariés, l'ETF recommande que les contrats collectifs et/ou les conventions collectives entre employeurs et organisations syndicales soient maintenus, tout comme les droits syndicaux de représentation et tous les avantages sociaux acquis. La vigilance s'impose pour assurer que soit retenu le meilleur contrat collectif et/ou la meilleure convention collective.

Le Règlement (CE) N° 1370/2007 offre une véritable possibilité de développer une meilleure protection des droits des salariés, de meilleures normes sociales ainsi que des taux de rémunération plus élevés. La décision qu'a prise récemment⁹ la Cour de justice des Communautés européennes pour écorner le droit fondamental de grève ne s'applique pas aux services de transport des voyageurs, compte tenu qu'elle se fonde sur la Directive 96/71/CE dont le champ d'application ne s'étend pas au secteur des transports.

- **Normes de formation de qualité pour le personnel des entreprises de transport**

Les autorités compétentes peuvent établir des

⁹ Cour de justice des Communautés européennes, 3 avril 2008 (Rüffert - C-346/06)

ENCADRÉ 10 - Extrait de la loi norvégienne d'application du Règlement (CE) N° 1370/2007* :

« Loi sur les services professionnels de transport par véhicules à moteur et embarcations »
(....)

Section 8. L'octroi d'une licence dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence

- (1) En application des parties 6 et 7, une licence peut être accordée par la voie de la mise en concurrence.
- (2) Les règles établies dans les parties 16-2 à 16-7 de la loi sur l'environnement de travail, relatives aux droits des salariés lors d'un transfert de propriété d'entreprises, sont d'application lors de l'octroi d'une licence par la voie de la mise en concurrence pour autant que la nouvelle entreprise fonctionne avec les mêmes moyens de transport.
- (3) L'autorité qui octroie la licence informe les parties qui souhaitent être mises en concurrence du nombre de salariés que compte l'entreprise qui exploite la licence de fourniture de services réguliers, de leur âge, de leur ancienneté, de leurs rémunérations et conditions de travail.
- (4) L'autorité qui octroie la licence peut, en application des points 6 ou 7, solliciter au titulaire de la licence des informations comme le prévoit le point (3).
- (5) La partie qui se voit accorder la licence par la voie de la mise en concurrence doit assurer que les salariés engagés dans la réalisation du contrat se voient offrir des conditions de rémunération et de travail qui ne sont pas inférieures à ce que prévoit la convention collective nationale en vigueur ou à ce qui est normalement d'application sur le lieu et dans le métier concernés. La même obligation vaut pour les sous-traitants.**
- (6) Les points (2) à (5) sont d'application lorsque la mise en concurrence est organisée par une entreprise de gestion chargée de cette tâche par l'autorité qui accorde la licence.
- (7) Le ministère peut prévoir d'autres dispositions réglementaires pour les procédures de mise en concurrence.

(*) La Norvège n'est pas membre de » l'UE mais doit mettre en œuvre la législation sur le marché intérieur de l'UE en tant que membre de l'Espace économique européen – EEE.



normes de formation de qualité pour le personnel, dont les conducteurs, le personnel de maintenance et de service. Elles peuvent s'étendre aux compétences linguistiques, à la connaissance opérationnelle du réseau et des tarifs, à la gestion de la clientèle, aux procédures en matière de santé et de sécurité ainsi qu'aux cas d'urgence et à la gestion des voyageurs indisciplinés.

- **D'autres exemples de normes sociales**

Les autorités publiques sont libres d'aller au-delà et, s'agissant de l'attribution de contrats de service public à des services de transport de voyageurs, elles peuvent exiger que s'appliquent les conventions collectives locales, régionales ou nationales, ainsi que d'autres normes sociales. L'opérateur peut donc ainsi prévoir une certaine uniformité de normes salariales et sociales. Il est donc possible d'éviter le dumping social entre les opérateurs mis en concurrence et de revendiquer des conditions de rémunération et de travail adéquates. C'est également la reconnaissance publique de la bonne qualité du travail des salariés d'entreprises publiques de transport au service du client.

Contrairement à la législation générale sur la passation de marchés publics 2004/17/CE ou 2004/18/CE, comme nous l'avons vu, le nouveau Règlement offre de nombreuses possibilités aux organisations syndicales d'adopter les normes sociales et de qualité dans le cadre de procédures d'attribution de contrats de service public.

Une période de transition de dix ans, donc relativement longue, permet aux organisations syn-

dicales des Etats membres d'exiger l'application de conditions de mise en concurrence équitables dans l'attribution de contrats de service public dans le secteur du transport de voyageurs. Alors que le Règlement (CE) N° 1370/2007 ne rend pas obligatoires les règles qui doivent garantir la qualité des services, il prévoit un certain nombre de possibilités d'introduire des règles de concurrence justes, sociales et garantes d'une grande qualité des services de transport de proximité. C'est la raison pour laquelle l'ETF invite instamment à amorcer un débat significatif au sein de chaque Etat membre, dans les meilleurs délais, en vue d'influer sur la méthodologie à utiliser dans l'attribution des contrats à l'avenir et/ou des appels d'offres. A cette fin, l'ETF invite ses organisations membres à exercer des pressions pour que soit modifiée la législation nationale, le cas échéant, en revendiquant par exemple de nouvelles lois sur l'attribution de contrats et/ou à mener à bien des activités de lobby auprès des autorités compétentes.

Comment les organisations syndicales peuvent-elles influencer toute cette démarche ? Nous le verrons dans le dernier chapitre dans lequel nous proposons un plan d'action. Ici, nous nous limitons à proposer une liste de vérification à laquelle les organisations syndicales pourront s'adosser lorsqu'elles tenteront d'obtenir des mises en concurrence équitables et de bonnes mesures de protection de l'emploi dans ce cadre. Nous espérons que ces éléments déclencheront de nouvelles idées dans la planification des actions syndicales.

ENCADRÉ 11 - ETUDE DE CAS STOCKHOLM II

Critères sociaux « de bonnes relations avec les représentants des travailleurs »

A Stockholm, le cahier des charges des contrats de service public prévoit dans le chapitre consacré à la « Qualité » l'application de la convention collective et « de bonnes relations avec les représentants des travailleurs ». Les soumissionnaires, qui apportent la preuve du respect de ces conditions, ont une meilleure notation lors de leur évaluation.

SEKO, le syndicat qui organise les travailleurs des chemins de fer, métros et trams, a mis au point son propre système de notation des candidats qu'il adresse aux politiciens et aux autorités locales. Ce cahier de revendications de SEKO précise les exigences syndicales, les normes que doivent respecter les soumissionnaires s'ils veulent obtenir la meilleure notation.

Cette disposition stratégique constitue une invitation très claire à l'endroit des soumissionnaires de s'adresser aux organisations syndicales avant d'envoyer leur offre et SEKO a pu convaincre tous les soumissionnaires de ne pas sous-traiter les services qu'ils s'engagent à fournir.

C'est grâce à ces critères de « qualité » et de « respect des exigences sociales » que l'entreprise MTR de Hong Kong a obtenu le contrat pour la fourniture des services de métro à Stockholm.

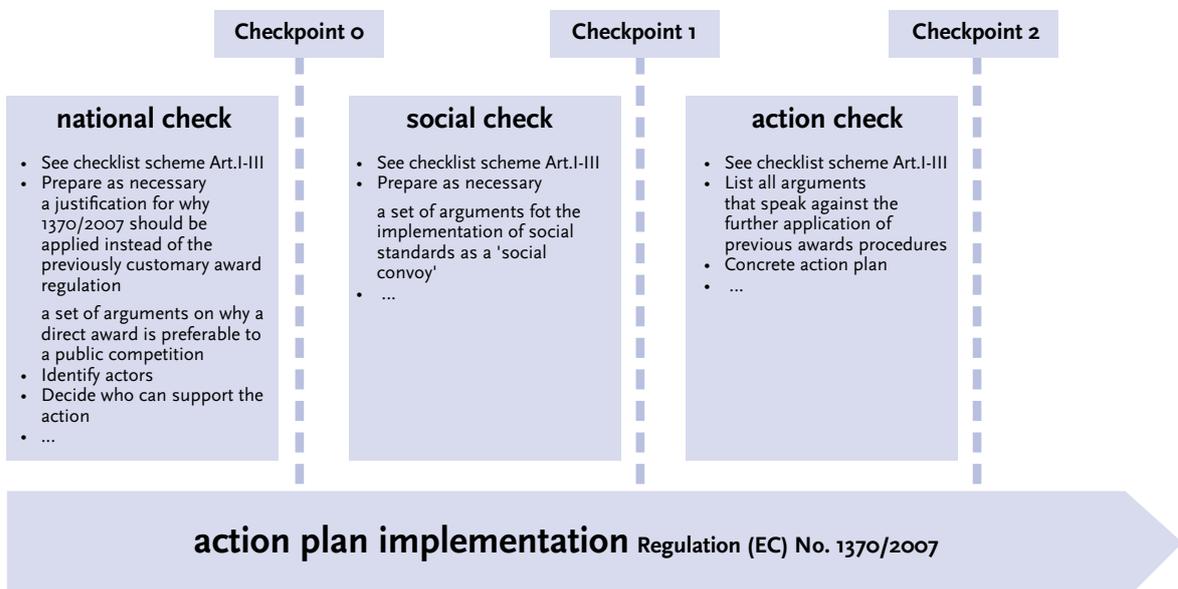
CHAPITRE 3 : UN PLAN D'ACTION SYNDICALE POUR DES TRANSPORTS PUBLICS DE QUALITÉ



La dérégulation des marchés de transport dans certains Etats membres a révélé que les procédures de mise en concurrence ont une incidence négative sur le personnel. Il est donc important de faire remarquer que dans certains

pays, qui pratiquent la mise en concurrence ou se préparent à la pratiquer, comme en Autriche, Allemagne ou Pologne, des pressions ont été clairement exercées sur les conditions salariales et de travail. Les soumissionnaires dans le cadre de

ROADMAP FOR SOCIAL CONVOY



ces procédures présentent un avantage compétitif qui se fonde sur la perspective de revoir à la baisse les salaires des travailleurs des services publics de transport. C'est la raison pour laquelle l'exigence de normes sociales élevées dans une démarche de régulation de la mise en concurrence est d'une importance cruciale et peut aider à empêcher le dumping social.

Compte tenu que ce nouveau Règlement s'applique tant aux autorités locales responsables des services publics de transport qu'aux éventuels concurrents, les organisations membres de l'ETF doivent s'efforcer d'affirmer et de faire respecter leurs intérêts, d'une part, par les opérateurs de services de transport de voyageurs et, d'autre part, par l'autorité compétente, comme l'autorité locale responsable des services de transport de voyageurs. La préparation est guidée par le plan d'action (cf. feuille de route « convoi social ») et par les principes suivants :

- Outre les dispositions du Règlement (CE) N° 1370/2007 évoquées ci-dessus, les conditions juridiques nationales en vigueur et complémentaires doivent être bien appréhendées ainsi que les structures des marchés locaux et/ou régionaux de transport de proximité.
- Il faut ensuite se trouver des alliés pour la mise en œuvre de telles conditions de mise en concurrence équitable et sociale dans les services publics de transport local en vue



de convaincre les autorités locales responsables de la nécessité d'appliquer des normes sociales et justes qui ont un impact positif sur les travailleurs et les voyageurs.

- S'agissant de procédures d'attribution juste, il ne faut pas perdre de vue que les délais sont souvent très longs. C'est vrai pour le nouveau règlement mais aussi pour toute procédure de mise en concurrence. Avant d'amorcer la procédure d'attribution, il est donc indispensable de réaliser toutes les mesures préparatoires évoquées. En l'absence de telles mesures, le plan d'action pour des procédures d'attribution justes, assorties d'une dimension sociale, ne peut être couronné de succès. Un mécanisme de planification coordonnée et tournée vers l'avenir est donc d'une importance cruciale.

ENCADRÉ 12 - ETUDE DE CAS : AMSTERDAM

Campagne réussie contre la mise en concurrence du transport public de la ville

En 2002, les élus municipaux décident de soumettre les transports publics à la mise en concurrence. L'organisation syndicale FNV Bondgenoten et le Comité d'entreprise local en coopération avec deux grands partis politiques de l'agglomération lancent alors une campagne contre la privatisation des transports publics municipaux et pour la sauvegarde de l'entreprise publique de transport de la ville. L'organisation syndicale rassemble le nombre de signatures nécessaires à la tenue d'un referendum parmi les citoyens de la ville et, grâce à cette campagne, sensibilise la population aux intentions de privatisation des élus. Le débat s'amorce au sein de la population locale sur le service public de transport de qualité. Finalement, la ville renonce à son projet de mise en concurrence, et le fait en application d'une loi nationale qui prévoit que les élus des quatre plus grandes villes des Pays-Bas décident de la mise en concurrence ou non des services publics. Sans la pression du public, cette clause serait restée lettre morte...

3.1 Une liste de vérification pour les représentants syndicaux en Europe

Pour soutenir la recommandation de plan d'action en vue d'une mise en concurrence juste et socialement responsable dans le transport public, les représentants syndicaux locaux et régionaux dans les différents pays devraient suivre la liste de vérification ci-dessus déclinée. Elle est destinée à une campagne d'action syndicale large qui entend affirmer et protéger les intérêts des salariés :

I. Travail préparatoire :

1. établir la liste de toutes les réglementations nationales qui complètent le Règlement (CE) N° 1370/2007 ;
2. prêter une attention particulière aux dérogations, telles que par exemple, la seule application des Directives 2004/17/CE et 2004/18/CE aux services publics de transport de voyageurs ; dans ce cas, il est indispensable de faire l'examen de toutes les contraintes qui peuvent exister pour geler l'application de ces directives sur la passation de marchés publics ;
3. préparer un échéancier reflétant la durée de validité des contrats de service en cours d'exécution dans le secteur ; prévoir en amont les appels d'offres (registre d'attributions) ; ce sont des informations souvent disponibles sur Internet, par exemple la liste des durées de validité des homologations dans les länder allemands de Rhénanie-Du-Nord-Westphalie et de la Saxe ;
4. identifier les autorités locales et régionales responsables ;
5. identifier les partenaires de contact au sein de l'autorité compétente ;
6. décider de la mise sur pied ou non d'un plan d'action ;
7. déterminer les modalités de répartition du travail entre les représentants syndicaux bénévoles et à temps plein ;
8. définir les premières références pour le plan d'action ;
9. prévoir un calendrier préliminaire ;
10. etc.

II. Temps de préparation du plan d'action :

Le temps assez long que prennent les procédures d'attribution impose un temps de préparation éga-

lement long du plan d'action. Il faut compter minimalement sur :

- deux années dans les cas d'attribution directe à un opérateur interne ;
- un an et demi dans les cas d'éventuels autres types d'attribution directe ;
- deux ans dans les cas d'une éventuelle mise en concurrence telle qu'elle est prévue à l'article 5 (3) ;
- six mois dans les cas d'une éventuelle application d'attributions par voie de mise en concurrence déjà utilisée et telle qu'elle est prévue à l'article 5 (1).

Attention : Ces délais peuvent varier considérablement selon les Etats membres.

III. Les activités à prévoir dans le plan d'action :

1. développer autant que nécessaire les questions de la partie I ;
2. déterminer le type d'attributions directes à recherche et poursuivre dans le cadre de ce plan :
 - attribution directe à un opérateur interne,
 - attribution directe à un opérateur petit ou moyen
 - attribution directe à un prestataire de services ferroviaires ;
 - attribution par la voie de la mise en concurrence prévue à l'article 5 (3) ;
 - procédure de mise en concurrence prévue à l'article 5 (1) ;
3. identifier les acteurs : représentants des autorités locales ou régionales responsables, politiciens locaux et régionaux qui codéterminent et décident de la politique de transport local et de son organisation au sein d'instances politiques ;
4. se prononcer sur les soutiens éventuels aux actions : politiciens, groupes de citoyens, associations de voyageurs et consommateurs, ONG de l'environnement, etc. ;
5. examiner le nombre de participants au marché (éventuels soumissionnaires) et, le cas échéant, leur répartition régionale ;
6. déterminer, si nécessaire, les 5 à 8 principaux acteurs du marché ;
7. préparer un aperçu des réglementations nationales, régionales, locales et d'entreprises ainsi que des conventions collectives qui concernent les droits des travailleurs et leur protection ;

ENCADRÉ 13 - ETUDE DE CAS DE MARSEILLE : la victoire du public

Marseille (Sud-est de la France) est une des rares grandes villes françaises importantes à exploiter directement son réseau de transports urbains. La Régie des Transports de Marseille (RTM) entreprise publique est l'opérateur interne de l'autorité organisatrice la Communauté Urbaine de Marseille Provence Métropole (CUM). La RTM emploie environ 3 000 salariés au service des plus de 1 000 000 d'habitants de l'agglomération.

En 2005 l'ancienne majorité de la CUM conduite par le maire de droite de Marseille mettait en délégation de service public (DSP), la construction et l'exploitation de deux lignes de tramways. Seule Veolia répondait à l'appel d'offres.

La droite justifiait sa décision de mise en DSP en arguant qu'une ouverture à la concurrence était la condition demandée par la Banque européenne d'Investissement (BEI) pour un prêt à taux intéressant. Une condition que la BEI a toujours nié avoir demandée. En fait il s'agissait de découper le réseau RTM en lots dont les plus rentables allaient être confiés au privé.

La résistance s'organise et les salariés de la RTM engagent une grève fin 2005 à l'appel de l'ensemble des organisations syndicales de l'entreprise.

Saisi par la municipalité la justice française déclare la grève illégale en assortissant sa décision d'astreintes pour faire pression sur les grévistes et leurs syndicats. Cela pèse et entraîne la fin de la grève qui aura duré 46 jours.

Devant la résistance à ses projets la CUM opère un premier recul et confie l'exploitation du tramway à un groupement d'intérêt économique RTM/Veolia.

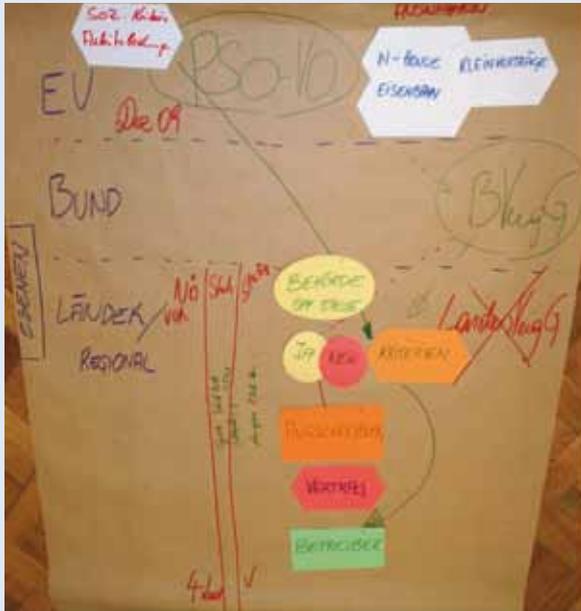
Pour autant les opposants à la privatisation n'en restent pas là : la CGT, la CFDT et des élus de la gauche pro-gressiste de la CUM engagent à leur tour des procédures. Le 6 juillet 2007, les délibérations modifiant le règlement de la RTM et adoptant le principe de la DSP sont annulées par un tribunal.

Le 29 octobre, la Cour de cassation déclare la grève de l'automne 2005 légale. Et le 21 janvier 2008, c'est au tour d'un autre tribunal d'annuler la délibération instaurant la gestion du tram par Veolia. Le rapport de force créé fin 2005 aura pesé sur toute cette période.

Finalement la CUM prend une délibération qui précise que la RTM est l'opérateur unique d'un vaste réseau de transports intégrant trois modes de transport, les bus, le métro et le tramway. Veolia entreprise multinationale a perdu face à la détermination des salariés et des citoyens et la RTM entreprise publique retrouve son monopole sur les transports urbains de l'agglomération marseillaise.

8. faire participer les affiliés aux organisations syndicales ;
9. mener à bien des recherches sur la qualité du service antérieur ;
10. mener à bien des recherches sur les déficiences du service antérieur ;
11. compiler et enregistrer des arguments qui militent en faveur de l'application du Règlement (CE) N° 1370/2007 ;
12. enregistrer les considérations préliminaires pour définir les références du plan d'action local et/ou régional ;
13. identifier qui peut aider (les organisations syndicales, les représentants du personnel qui sont syndiqués, les associations, les groupes de citoyens, les politiciens, les experts...) ;
14. développer un plan d'action et répartir les tâches ;
15. identifier les personnes responsables et éventuels partenaires avec qui coopérer ;
16. réviser le calendrier ;
17. observer le comportement des participants à l'action ;
18. établir des comptes rendus ;
19. discuter avec des représentants de partis politiques ;
20. discuter avec les administrations locales et régionales ;
21. discuter avec d'autres organisations syndicales ;
22. discuter avec l'opérateur précédent ;
23. discuter avec des groupes de voyageurs et consommateurs, ainsi que d'autres groupes d'action locale ;

Competitive tendering is a reality



Kriterien werden vom
Besteller festgelegt ->
Intervention dort



deine gewerkschaft

vida

menschen bewegen uns. wir bewegen menschen

9

24. convoquer des assemblées syndicales ;
25. envisager le travail de relations publiques (stands d'information, tracts, débats publics...);
26. enregistrer les étapes et résultats intermédiaires ;
27. préparer des campagnes nationales avec les syndicats, le cas échéant ;
28. etc.

IV. Plan d'action : Une concurrence juste et socialement responsable dans le transport de proximité

1. préparer, le cas échéant, une justification, les raisons du choix de l'application du Règlement (CE) 1370/2007 plutôt que de la législation sur la passation de marchés publics ;
2. préparer un ensemble d'arguments qui militent en faveur de l'attribution directe et démontrent qu'elle est mieux que la mise en concurrence et la privatisation ;
3. énumérer des exemples d'attributions directes ;
4. préparer, le cas échéant, les raisons pour lesquelles un retour au public pourrait être envisagé ;
5. préparer une liste d'exemples de remunicipalisation de services publics de transport (ou autres) ;
6. réfléchir à l'importance des obligations de service public compte tenu de la nécessité grandissante de promouvoir la mobilité durable dans les zones où se concentrent les encombrements ;
7. déterminer des références pour les normes de qualité, par exemple, pour les véhicules, les lignes...
8. insister sur le lien entre ces normes de qualité et la qualité des conditions et qualifications du personnel de ces services de transport de voyageurs, en mentionnant éventuellement des exemples concrets de normes de qualité pour le personnel (conduite, maintenance, service et administration générale) – Suggestion : par exemple, les mesures de formation et de qualification ;
9. énumérer des exemples de normes de qualité ;
10. prévoir des références d'étalonnage et/ou la définition de normes sociales de protection des travailleurs, notamment en sauvegardant la validité des conventions collectives en vigueur sur le lieu du service, en sauvegardant les emplois et les contrats d'emploi en cas de changement d'opérateur, en examinant les conventions collectives concurrentes

et en proposant des procédures, en sauvegardant et/ou imposant l'application des conventions collectives, en sauvegardant les droits de représentation des travailleurs, etc.

11. affiner les arguments pour éviter l'application de procédures d'attribution antérieures ;
12. dresser la liste de toutes dispositions réglementaires du Règlement (CE) N° 1370/2007 (de l'attribution directe à l'attribution en sous-traitance en toute transparence, jusqu'à la transparence de la trésorerie) ;
13. identifier la personne de contact ou la personne responsable du Règlement (CE) N° 1370/2007 et le montage, la structuration des services impliqués, par exemple, l'autorité ou les autorités compétentes, le contrat de services, la concession de services, etc.
14. réaliser une comparaison et/ou préparer un aperçu qui mette en lumière les avantages du Règlement (CE) N° 1370/2007 en regard des

pratiques antérieures d'attribution de services publics de transport ;

15. monter un plan d'action concret, qui prévoit le travail de relations publiques ;
16. etc.

V. A quoi les syndicalistes doivent-ils encore prêter attention ?

1. intégrer le plan d'action aux négociations collectives/ la campagne, le cas échéant ;
2. examiner et, le cas échéant, prévoir les conditions requises pour le plan d'action ;
3. l'insérer dans le programme de formation syndicale ;
4. qualifier les permanents syndicaux ;
5. etc.

L'ETF SOUHAITE A VOTRE PLAN D'ACTION SYNDICALE UN VIF SUCCES !

ANNEXE I

Extrait du contrat entre l'autorité de transport public de Stockholm et l'entreprise de transport par bus Ekerö

AB Storstockholms
Lokaltrafik
[Local traffic of Greater
Stockholm Ltd.]

Busstrafikupphandling E16 1(27)
Ekerö
[Département achats de l'entreprise
de transport par bus Ekerö E16]

21 05 2007

Accord de transport – texte principal

entre, d'une part, la AB Storstockholms Local Traffic, entreprise numéro 556013-0683, (ci-après dénommé SL) et, d'autre part,

[...]

(ci-après dénommé « opérateur de transport »)

ci-après dénommés « les partenaires »,

ont conclu, aujourd'hui, l'accord suivant (dénommé ci-après « Accord de transport – texte principal ») qui est accompagné d'annexes (l'ensemble étant dénommé « Accord de transport ») pour la zone de transport Ekerö.

(.....)

6 Personnel

6.1 Général

L'opérateur de transport assume vis-à-vis du personnel les responsabilités qui étaient assumées par l'ancien opérateur de transport. Les dispositions réglementaires de la loi (1982 : 80) sur la protection de l'emploi et la loi (1976 : 580) sur la participation des salariés aux prises de décisions sur le lieu de travail sont respectées. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux salariés qui ont refusé leur transfert.

L'opérateur de transport a constamment à sa disposition le personnel nécessaire – en nombre et compétences - à l'accomplissement du travail de transport. L'opérateur de transport doit donc recruter et former le personnel en fonction des besoins.

L'opérateur de transport applique les dispositions réglementaires qui régissent le marché du travail telles que celles relatives au temps de travail, aux heures supplémentaires et, le cas échéant, les dispositions des conventions collectives. L'opérateur de transport, tout au cours de la validité de cet accord, applique le même niveau salarial que celui qui était en vigueur lors du transfert, sauf s'il signe un accord différent avec ses salariés.

Lorsqu'il est en prestation, le personnel porte l'uniforme de l'opérateur de transport agréé par la SL.

Le total des coûts du personnel qui incombent à l'opérateur de transport, dont les coûts engendrés par d'éventuelles insuffisances de services ou autres qui feraient défaut à l'opérateur et que celui-ci aurait l'intention d'acheter à SL et ainsi disposer d'une offre plus large pour son personnel, sont couverts par l'indemnité de base de l'opérateur de transport (cf. point 14.1 ci-dessous). SL ne peut donc, en vertu d'un accord séparé/complémentaire spécial, remplacer l'opérateur de transport dans le cadre de l'achat de services additionnels souhaités par cet opérateur.

D'autres dispositions sont prévues à l'annexe 15 qui traitent des mesures à prendre vis-à-vis du personnel avant le transfert et lors du démarrage de l'exploitation par la nouvelle entreprise, ainsi qu'aux annexes 6-7.

6.2 Discrimination

Lorsqu'il gère son réseau, l'opérateur de transport respecte en tout temps la législation en vigueur sur l'anti-discrimination.

6.3 Environnement de travail

L'opérateur de transport planifie, gère et contrôle les opérations de fourniture de services de transport, et garantit dans ce cadre l'environnement de travail et le respect des conditions prévues dans la législation sur l'environnement de travail. Il s'efforce donc, en coopération avec la SL, de ne cesser d'améliorer l'environnement de travail.

Le travail sur l'environnement de travail est systématique, fait partie des tâches quotidiennes au sein de l'entreprise. Il est conçu pour fonctionner correctement et assure une valorisation constante de l'environnement de travail. Ce travail porte sur toutes les conditions physiques, psychologiques et sociales qui ont une incidence sur l'environnement de travail.

6.4 Certification des conducteurs de bus

Tous les conducteurs de bus au service de SL dans le cadre de l'exploitation du transport au terme de l'accord disposent d'un certificat SLTF de conducteur. Cette condition est remplie au plus tard un an après le démarrage de l'exploitation. Le certificat a une durée de validité de cinq ans.

D'autres dispositions sur la certification figurent dans l'annexe 6.

ANNEXE II

Description des procédures appliquées au personnel de SL-traffic avant le changement d'opérateur

1. décision du Conseil de SL de changer d'opérateur de transport ;
2. l'opérateur en place et le repreneur demandent aux organisations syndicales locales de négocier comme le prévoit le 11 § MBL ; parmi les questions à négocier, il y a la part de l'entreprise qui sera transférée, l'échéancier, les procédures pratiques pour l'entreprise et le changement d'employeur, etc. ;
3. l'opérateur de transport qui est le repreneur peut devoir négocier avec la partie adverse et en faire rapport ; il peut s'agir des conditions d'emploi du personnel qui est transféré ; lorsqu'il y a désaccord sur les nouvelles conditions d'emploi, les conditions d'emploi de l'ancien employeur sont d'application pendant une période de transition qui peut durer un an ;
4. des enquêtes écrites sont adressées au personnel par l'opérateur qui se retire pour lui demander s'il accepte son transfert ou non ; la réponse doit être fournie dans un délai raisonnable (environ 2 semaines) ;
5. dès qu'a expiré le délai de deux semaines, l'opérateur cédant informe le nouvel opérateur de transport des noms des salariés qui souhaitent le transfert, de leurs tâches, profils d'emploi et responsabilités ; si certaines personnes ne répondent pas, leur avis est vérifié dans les meilleurs délais ; toute réponse tardive est soumise rapidement au repreneur ;
6. l'opérateur cédant trouve une solution alternative pour le personnel qui ne veut pas être transféré et, à cette fin, il fait appel à l'organisation syndicale locale pour en négocier comme le prévoit le 11 § MBL (29 § LAS) ; les négociations portent sur une proposition de transfert et l'évaluation d'un excédent ou non de personnel qui, en fonction d'un éventuel excédent, peut être licencié ; une notification est adressée au Länsarbetsnämnden (un comité ou conseil provincial chargé des questions du travail) ; le préavis de licenciement est envoyé et commence alors ce préavis ;
7. l'opérateur de transport, repreneur, commence la procédure de recrutement en fonction des postes devenus vacants au cours de la procédure de transfert ; il prend contact avec le personnel qui accepte le transfert ;
8. le passage au nouvel employeur est automatique pour les travailleurs qui ont marqué leur accord ; l'ancien employeur transmet les informations concernant les congés et les allocations qui les accompagnent et sur lesquelles les deux employeurs se mettent d'accord ;
9. un travailleur licencié peut terminer sa période de préavis chez le nouvel opérateur ;
10. au plus tard un mois après le transfert, l'opérateur de transport émet un certificat d'emploi au personnel transféré ; la loi ne prévoit pas d'exigences particulières pour le contrat d'emploi et le transfert est automatique aux termes du 6b § LAS (pour tous les salariés qui ne se sont pas opposés formellement au changement d'employeur dans leur réponse aux « enquêtes » écrites) ;
11. les salariés sont informés par écrit de tout changement intervenu dans les conditions d'emploi ; c'est ladite « obligation de précision » stipulée au 6a § LAS, et un certificat d'emploi est le formulaire idéalement prévu pour la transmission de telles informations.

ANNEXE III – Règlement (CE) N° 1370/2007

3.12.2007

FR

Journal officiel de l'Union européenne

L 315/1

I

(Actes pris en application des traités CE/Euratom dont la publication est obligatoire)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (CE) N° 1370/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 octobre 2007

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

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment ses articles 71 et 89,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

(1) L'article 16 du traité confirme la place qu'occupent les services d'intérêt économique général parmi les valeurs communes de l'Union.

(2) L'article 86, paragraphe 2, du traité dispose que les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général sont soumises aux règles du traité, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie.

(3) L'article 73 du traité constitue une *lex specialis* par rapport à l'article 86, paragraphe 2. Il établit des règles applicables aux compensations des servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur des transports terrestres.

(4) Les objectifs principaux du livre blanc de la Commission du 12 septembre 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix» sont de garantir des services de transport de voyageurs sûrs, efficaces et de grande qualité grâce à une concurrence régulée, garantissant, en outre, la transparence et le bon fonctionnement des services publics de transport de voyageurs, compte tenu des facteurs sociaux, environnementaux et relatifs au développement régional, ou d'offrir des conditions tarifaires spécifiques à certaines catégories de voyageurs, comme les retraités, et d'éliminer les disparités entre les entreprises de transport des différents États membres, de nature à fausser substantiellement les conditions de concurrence.

(5) À l'heure actuelle, de nombreux services de transports terrestres de voyageurs représentant une nécessité d'intérêt économique général n'offrent pas de possibilité d'exploitation commerciale. Les autorités compétentes des États membres doivent avoir la faculté d'intervenir pour s'assurer que ces services sont fournis. Les mécanismes qu'elles peuvent utiliser pour s'assurer que les services publics de transport de voyageurs sont fournis comprennent notamment: l'attribution de droits exclusifs aux opérateurs de services publics, l'octroi d'une compensation financière aux opérateurs de services publics et la définition de règles générales en matière d'exploitation des transports publics, applicables à tous les opérateurs. Si, conformément au présent règlement, des États membres choisissent d'exclure certaines règles générales de son champ d'application, le régime général en matière d'aides d'État devrait s'appliquer.

⁽¹⁾ JO C 195 du 18.8.2006, p. 20.

⁽²⁾ JO C 192 du 16.8.2006, p. 1.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 14 novembre 2001 (JO C 140 E du 13.6.2002, p. 262), position commune du Conseil du 11 décembre 2006 (JO C 70 E du 27.3.2007, p. 1) et position du Parlement européen du 10 mai 2007. Décision du Conseil du 18 septembre 2007.

- (6) De nombreux États membres ont établi une législation prévoyant l'octroi de droits exclusifs et la passation de contrats de service public pour au moins une partie de leur marché des transports publics, sur la base de procédures de mise en concurrence transparentes et équitables. De ce fait, les échanges entre les États membres se sont sensiblement accrus et plusieurs opérateurs de services publics fournissent aujourd'hui des services publics de transport de voyageurs dans plus d'un État membre. Toutefois, l'évolution des législations nationales a conduit à l'application de procédures disparates et créé une insécurité juridique quant aux droits des opérateurs de services publics et aux obligations des autorités compétentes. Le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable⁽¹⁾ ne traite pas de la manière dont les contrats de service public doivent être attribués dans la Communauté ni, notamment, des circonstances dans lesquelles ils devraient faire l'objet d'une mise en concurrence. Il convient donc d'actualiser le cadre juridique communautaire.
- (7) Les études réalisées et l'expérience acquise par les États membres ayant introduit depuis plusieurs années la concurrence dans le secteur des transports publics montrent que, si des clauses de sauvegarde appropriées sont en place, l'introduction d'une concurrence régulée entre les opérateurs permet de rendre les services plus attrayants, plus innovants et moins chers, sans entraver les opérateurs de services publics dans la poursuite des missions spécifiques qui leur ont été imparties. Cette approche a été soutenue par le Conseil européen dans le cadre du processus dit de Lisbonne du 28 mars 2000, qui a demandé à la Commission, au Conseil et aux États membres, eu égard à leurs compétences respectives, d'«accélérer la libéralisation dans des secteurs tels que [...] les transports».
- (8) Les marchés de transport de voyageurs déjà déréglementés et ne connaissant pas de droits exclusifs devraient pouvoir préserver leurs caractéristiques et leurs modes de fonctionnement, dans la mesure où ceux-ci sont compatibles avec les exigences du traité.
- (9) Afin d'organiser leurs services publics de transports de voyageurs de la manière la mieux adaptée aux besoins du public, toutes les autorités compétentes doivent pouvoir choisir librement leur opérateur de services publics, en tenant compte des intérêts des petites et moyennes entreprises, dans les conditions prévues par le présent règlement. Pour garantir l'application des principes de transparence, d'égalité de traitement des opérateurs concurrents et de proportionnalité, lorsque des compensations ou des droits exclusifs sont octroyés, il est indispensable de définir dans un contrat de service public passé entre l'autorité compétente et l'opérateur de service public choisi la nature des obligations de service public et les contreparties convenues. La forme ou l'appellation de ce contrat peuvent varier selon les systèmes juridiques des États membres.
- (10) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services publics de transport de voyageurs par voie navigable, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. L'organisation des services publics de transport de voyageurs par voie navigable ou, dans la mesure où ils ne sont pas couverts par une législation communautaire spécifique, par voie maritime nationale est donc soumise au respect des principes généraux du traité, sauf si les États membres choisissent d'appliquer le présent règlement à ces secteurs spécifiques. Les dispositions du présent règlement ne font pas obstacle à l'intégration de services de transport par voie navigable ou par voie maritime nationale dans un réseau public de transport de voyageurs urbain, suburbain ou régional plus vaste.
- (11) Contrairement au règlement (CEE) n° 1191/69, dont le champ d'application s'étend aux services de transport de marchandises, il n'est pas jugé opportun de régler dans le présent règlement la question de l'attribution des contrats de service public dans ce secteur spécifique. Trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, l'organisation des services de transport de marchandises devrait donc être soumise au respect des principes généraux du traité.
- (12) Il est indifférent, au regard du droit communautaire, que les services publics de transport de voyageurs soient opérés par des entreprises publiques ou privées. Le présent règlement est fondé sur les principes de neutralité en ce qui concerne le régime de la propriété, visé à l'article 295 du traité, de liberté qu'ont les États membres de définir les services d'intérêt économique général, visé à l'article 16 du traité, et de subsidiarité et de proportionnalité, visés à l'article 5 du traité.
- (13) Certains services, souvent liés à des infrastructures spécifiques, sont essentiellement exploités pour leur intérêt historique ou pour leur vocation touristique. Ces opérations servant manifestement un objectif étranger à la fourniture de transports publics de voyageurs, elles ne doivent pas être régies par les règles et procédures applicables aux exigences de service public.
- (14) Lorsque les autorités compétentes sont responsables de l'organisation du réseau de transport public, cette organisation peut comprendre, outre le fonctionnement effectif du service de transport, toute une série d'autres activités et fonctions que les autorités compétentes doivent être libres d'assurer elles-mêmes ou de confier, en tout ou partie, à un tiers.

⁽¹⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) n° 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

- (15) Les contrats de longue durée peuvent mener à la fermeture du marché pendant une période inutilement longue, amoindissant ainsi les effets bénéfiques de la pression de la concurrence. Afin de fausser le moins possible le jeu de la concurrence tout en maintenant la qualité des services, les contrats de service public devraient être de durée limitée. La prorogation de ces contrats pourrait être soumise à la satisfaction des usagers. Dans ce contexte, il est nécessaire de prévoir la possibilité de proroger les contrats de service public pour une période ne dépassant pas la moitié de leur durée initiale, lorsque l'opérateur de service public doit investir dans des actifs dont la durée d'amortissement est exceptionnellement longue et, en raison de leurs caractéristiques et contraintes particulières, dans le cas des régions ultrapériphériques telles que précisées à l'article 299 du traité. Par ailleurs, lorsqu'un opérateur de service public réalise des investissements dans des infrastructures ou du matériel roulant et des véhicules qui ont un caractère exceptionnel en ce sens que ces investissements nécessitent des fonds importants, et pour autant que le contrat soit attribué à l'issue d'une procédure de mise en concurrence équitable, le contrat en question devrait pouvoir être prorogé pour une période encore plus longue.
- (16) Lorsque la conclusion d'un contrat de service public peut entraîner un changement d'opérateur de service public, les autorités compétentes devraient avoir la possibilité de demander à l'opérateur de service public choisi d'appliquer les dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements⁽¹⁾. Ladite directive n'interdit pas aux États membres de maintenir les droits des travailleurs en cas de transfert autres que ceux couverts par la directive 2001/23/CE, et de tenir compte, le cas échéant, des normes sociales établies par les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nationales, les conventions collectives ou autres accords conclus entre partenaires sociaux.
- (17) En vertu du principe de subsidiarité, les autorités compétentes peuvent établir des critères sociaux et qualitatifs 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 ou la protection de l'environnement, la sécurité des passagers et des travailleurs ainsi que les obligations de conventions collectives et autres règles et accords concernant le lieu de travail et la protection sociale sur le lieu où le service est fourni. Afin de garantir des conditions de concurrence transparentes et comparables entre les opérateurs et de conjurer le risque de dumping social, les autorités compétentes devraient pouvoir imposer le respect de normes spécifiques sur le plan social et de la qualité du service.
- (18) Sous réserve des dispositions pertinentes du droit national, toute autorité locale ou, à défaut, toute autorité nationale peut choisir de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs sur son territoire ou de les confier sans mise en concurrence à un opérateur interne. Toutefois, afin d'assurer des conditions de concurrence équitables, cette faculté de fourniture autonome doit être strictement encadrée. Le contrôle requis devrait être exercé par l'autorité compétente ou par le groupement d'autorités compétentes fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, collectivement ou par l'intermédiaire de ses membres. Par ailleurs, une autorité compétente fournissant ses propres services de transport ou un opérateur interne ne devraient pas être autorisés à participer à une procédure de mise en concurrence ne relevant pas du territoire de l'autorité en question. L'autorité contrôlant l'opérateur interne devrait également avoir la possibilité d'interdire à celui-ci de participer à une procédure de mise en concurrence organisée sur son territoire. Les restrictions imposées aux activités d'un opérateur interne ne portent pas atteinte à la possibilité d'attribuer directement des contrats de service public lorsqu'ils concernent le transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires, tels que le métro ou le tramway. En outre, l'attribution directe de contrats concernant les services de chemin de fer lourd ne porte pas atteinte à la faculté qu'ont les autorités compétentes d'attribuer, à un opérateur interne, des contrats de service public de transport de voyageurs relatifs à d'autres modes ferroviaires, tels que le métro et le tramway.
- (19) Le recours à la sous-traitance peut contribuer à accroître l'efficacité des transports publics de voyageurs et rend possible la participation d'autres entreprises que l'opérateur de service public auquel a été attribué le contrat de service public. Toutefois, en vue d'optimiser l'utilisation des fonds publics, les autorités compétentes devraient pouvoir déterminer les modalités de sous-traitance de leurs services publics de transport de voyageurs, en particulier lorsque les services sont fournis par un opérateur interne. En outre, il ne devrait pas être interdit à un sous-traitant de participer à des mises en concurrence sur le territoire de toute autorité compétente. La sélection d'un sous-traitant par l'autorité compétente ou son opérateur interne doit être effectuée en conformité avec le droit communautaire.
- (20) Lorsqu'une autorité publique choisit de confier une mission de service d'intérêt général à un tiers, elle doit choisir l'opérateur de service public dans le respect du droit communautaire des marchés publics et des concessions, tel qu'il découle des articles 43 à 49 du traité, ainsi que des principes de transparence et d'égalité de traitement. En particulier, les dispositions du présent règlement s'entendent sans préjudice des obligations applicables aux autorités publiques en vertu des directives sur la passation des marchés publics, lorsque les contrats de service public relèvent de leur champ d'application.

⁽¹⁾ JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

- (21) Il convient de garantir une protection juridique effective non seulement pour les marchés attribués qui relèvent du champ d'application de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux ⁽¹⁾ et de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services ⁽²⁾, mais également pour les autres marchés attribués en vertu du présent règlement. Une procédure de révision effective est nécessaire et devrait être comparable aux procédures applicables aux termes de la directive 89/665/CEE du Conseil du 21 décembre 1989 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des procédures de recours en matière de passation des marchés publics de fournitures et de travaux ⁽³⁾ et de la directive 92/13/CEE du Conseil du 25 février 1992 portant coordination des dispositions législatives, réglementaires et administratives relatives à l'application des règles communautaires sur les procédures de passation des marchés des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des télécommunications ⁽⁴⁾, selon le cas.
- (22) Certaines mises en concurrence obligent les autorités compétentes à définir et à décrire des systèmes complexes. Ces autorités devraient, par conséquent, être habilitées, lorsqu'elles attribuent des contrats dans de tels cas, à en négocier les détails avec une partie ou l'ensemble des éventuels opérateurs de services publics après la soumission des offres.
- (23) Les mises en concurrence en vue d'attribuer des contrats de service public ne devraient pas être obligatoires lorsque le contrat porte sur des sommes ou des distances peu importantes. À cet égard, des sommes ou des distances plus élevées devraient permettre aux autorités compétentes de tenir compte des intérêts spécifiques des petites et moyennes entreprises. Les autorités compétentes ne devraient pas être autorisées à fractionner les contrats ou les réseaux afin d'échapper à l'obligation d'organiser une mise en concurrence.
- (24) En cas de risque d'interruption de la fourniture des services, les autorités compétentes devraient être habilitées à instaurer des mesures d'urgence à court terme en attendant l'attribution d'un nouveau contrat de service public qui soit conforme à toutes les conditions d'attribution du présent règlement.
- (25) Le transport public de voyageurs par chemin de fer pose des questions particulières liées à la lourdeur des investissements et au coût des infrastructures. En mars 2004, la Commission a présenté une proposition de modification de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires ⁽⁵⁾, pour assurer à toute entreprise ferroviaire communautaire un accès à l'infrastructure de tous les États membres aux fins de l'exploitation de services internationaux de voyageurs. Le présent règlement n'a pas pour but de poursuivre l'ouverture du marché des services ferroviaires, mais d'instaurer un cadre légal en matière d'octroi de compensation et/ou de droits exclusifs pour les contrats de service public.
- (26) S'agissant des services publics, le présent règlement permet à chaque autorité compétente, dans le cadre d'un contrat de service public, de choisir son opérateur de services publics de transport de voyageurs. Compte tenu de la diversité de l'organisation territoriale des différents États membres en la matière, il est justifié de permettre aux autorités compétentes d'attribuer directement les contrats de service public de transport par chemin de fer.
- (27) Les compensations accordées par les autorités compétentes pour couvrir les coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public devraient être calculées de manière à éviter toute surcompensation. Lorsqu'une autorité compétente prévoit d'attribuer un contrat de service public sans mise en concurrence, elle devrait également respecter des règles détaillées assurant l'adéquation du montant des compensations et reflétant un souci d'efficacité et de qualité des services.
- (28) En tenant dûment compte, dans le système de calcul prévu à l'annexe, des effets que le respect des obligations de service public peut avoir sur la demande de services publics de transport de voyageurs, l'autorité compétente et l'opérateur de service public peuvent prouver que toute surcompensation a été évitée.
- (29) En vue de l'attribution des contrats de service public, à l'exception des mesures d'urgence et des contrats concernant de petites distances, les autorités compétentes devraient prendre les mesures de publicité nécessaires et faire savoir, au moins un an à l'avance, qu'elles ont l'intention d'attribuer de tels contrats afin de permettre aux éventuels opérateurs de services publics de réagir.
- (30) Les contrats de service public attribués directement devraient faire l'objet d'une plus grande transparence.

⁽¹⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 107).

⁽²⁾ JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil.

⁽³⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 33. Directive modifiée par la directive 92/50/CEE (JO L 209 du 24.7.1992, p. 1).

⁽⁴⁾ JO L 76 du 23.3.1992, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE.

⁽⁵⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

- (31) Étant donné que les autorités compétentes et les opérateurs de services publics auront besoin de temps pour s'adapter aux dispositions du présent règlement, il convient de prévoir des régimes transitoires. En vue de l'attribution progressive de contrats de service public conformément au présent règlement, les États membres devraient présenter à la Commission un rapport sur l'état des travaux dans les six mois suivant la première moitié de la période transitoire. La Commission peut proposer des mesures appropriées sur la base de ces rapports.
- (32) Pendant la période transitoire, l'application des dispositions du présent règlement par les autorités compétentes peut s'effectuer à des moments différents. Il se pourrait donc qu'au cours de cette période, des opérateurs de service public provenant de marchés non encore soumis aux dispositions du présent règlement soumissionnent pour des contrats de service public sur des marchés ouverts plus rapidement à la concurrence régulée. Pour prévenir, par une action proportionnée, tout déséquilibre dans l'ouverture du marché des transports publics, les autorités compétentes devraient pouvoir refuser, au cours de la seconde moitié de la période transitoire, les offres soumises par les entreprises dont plus de la moitié de la valeur des services publics de transport qu'elles fournissent n'est pas attribuée conformément au présent règlement, à condition qu'il n'y ait pas de discrimination et que la décision ait été prise avant la mise en concurrence.
- (33) Aux points 87 à 95 de son arrêt *Altmark Trans GmbH*, du 24 juillet 2003 dans l'affaire C-280/00 ⁽¹⁾, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que la compensation de service public ne constitue pas un avantage au sens de l'article 87 du traité, sous réserve que quatre conditions cumulatives soient réunies. Lorsque ces conditions ne sont pas réunies, et que les critères généraux d'applicabilité de l'article 87, paragraphe 1, du traité sont satisfaits, la compensation liée à des obligations de service public constitue une aide d'État et relève des articles 73, 86, 87 et 88 du traité.
- (34) Des compensations de service public peuvent se révéler nécessaires dans le secteur du transport terrestre de voyageurs afin que les entreprises chargées d'assurer un service public fonctionnent sur la base de principes et dans des conditions qui leur permettent d'accomplir leurs missions. Ces compensations peuvent être compatibles avec le traité, en application de son article 73, sous certaines conditions. D'une part, elles doivent être attribuées pour assurer la prestation de services qui sont des services d'intérêt général au sens du traité. D'autre part, afin d'éviter des distorsions injustifiées de la concurrence, elles ne sauraient dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable.
- (35) Les compensations accordées par les autorités compétentes en conformité avec les dispositions du présent règlement peuvent, par conséquent, être exemptées de la notification préalable de l'exigence prévue à l'article 88, paragraphe 3, du traité.
- (36) Le présent règlement remplace le règlement (CEE) n° 1191/69, qui devrait, par conséquent, être abrogé. Pour les services publics de transport de marchandises, une période transitoire de trois ans facilitera la suppression progressive de compensations qui ne sont pas autorisées par la Commission conformément aux articles 73, 86, 87 et 88 du traité. Toute compensation accordée en liaison avec la fourniture de services publics de transport de voyageurs autres que ceux visés par le présent règlement qui risque de constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, devrait respecter les dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, y compris toute interprétation pertinente par la Cour de justice des Communautés européennes, en particulier dans son arrêt rendu dans l'affaire C-280/00, *Altmark Trans GmbH*. Lorsqu'elle examine de tels cas, la Commission devrait, par conséquent, appliquer des principes similaires à ceux définis dans le présent règlement ou, le cas échéant, dans d'autres actes législatifs relevant du domaine des services d'intérêt économique général.
- (37) Le champ d'application du règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil du 4 juin 1970 relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable ⁽²⁾ est couvert par le présent règlement. Ledit règlement, jugé obsolète, limite en outre l'application de l'article 73 du traité et n'offre pas de base juridique appropriée pour autoriser les programmes d'investissement actuels, en particulier en ce qui concerne les investissements dans les infrastructures de transport dans le cadre d'un partenariat public-privé. Il convient donc de l'abroger pour permettre d'appliquer l'article 73 du traité de manière adaptée à l'évolution permanente du secteur concerné, sans préjudice du présent règlement et du règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer ⁽³⁾. En vue de faciliter encore davantage l'application des règles communautaires pertinentes, la Commission proposera des lignes directrices relatives aux aides d'État en faveur des investissements dans le secteur du chemin de fer, y compris les investissements dans les infrastructures en 2007.
- (38) La Commission devrait présenter un rapport afin d'évaluer la mise en œuvre du présent règlement et l'évolution de la fourniture des services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, notamment la qualité des services publics de transport de voyageurs et les conséquences de l'attribution directe des contrats de service public. Ce rapport peut, si nécessaire, être accompagné de propositions appropriées en vue de la modification du présent règlement.

⁽¹⁾ Recueil 2003, p. I-7747.

⁽²⁾ JO L 130 du 15.6.1970, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).

⁽³⁾ JO L 156 du 28.6.1969, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet et champ d'application

1. 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, le présent règlement 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.

2. Le présent 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. Les États membres peuvent appliquer le présent règlement au transport public de voyageurs par voie navigable et, sans préjudice du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ⁽¹⁾, par voie maritime nationale.

3. Le présent règlement ne s'applique pas aux concessions de travaux publics au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3, point a), de la directive 2004/17/CE ou de l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 2004/18/CE.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «transports publics de voyageurs», les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence;
- b) «autorité compétente», toute autorité publique, ou groupement d'autorités publiques, d'un ou de plusieurs États membres, qui a la faculté d'intervenir dans les transports publics de voyageurs dans une zone géographique donnée, ou tout organe investi d'un tel pouvoir;

- c) «autorité locale compétente», toute autorité compétente dont la zone géographique de compétence n'est pas nationale;
- d) «opérateur de service public», toute entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des services publics de transport de voyageurs ou tout organisme public qui fournit des services publics de transport de voyageurs;
- e) «obligation de service public», l'exigence définie ou déterminée par une autorité compétente en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie;
- f) «droit exclusif», droit habilitant un opérateur de service public à exploiter certains services publics de transport de voyageurs sur une ligne, un réseau ou dans une zone donnée, à l'exclusion de tout autre opérateur de service public;
- g) «compensation de service public», tout avantage, notamment financier, octroyé, sur fonds publics, directement ou indirectement par une autorité compétente pendant la période de mise en œuvre d'une obligation de service public ou lié à cette période;
- h) «attribution directe», attribution d'un contrat de service public à un opérateur de service public donné en l'absence de toute procédure de mise en concurrence préalable;
- i) «contrat de service public», un ou plusieurs actes juridiquement contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de service public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploitation des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public. Selon le droit des États membres, le contrat peut également consister en une décision arrêtée par l'autorité compétente qui:
 - prend la forme d'un acte individuel législatif ou réglementaire, ou
 - contient les conditions dans lesquelles l'autorité compétente elle-même fournit les services ou confie la fourniture de ces services à un opérateur interne;
- j) «opérateur interne», une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale compétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services;

⁽¹⁾ JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

- k) «valeur», la valeur d'un service, d'une ligne, d'un contrat de service public ou d'un régime de compensation pour les transports publics de voyageurs, correspondant à la rémunération totale, hors TVA, du ou des opérateurs de services publics, y compris la compensation, quelle qu'en soit la nature, versée par les autorités publiques et les recettes provenant de la vente des titres de transport qui ne sont pas reversées à l'autorité compétente en question;
- l) «règle générale», mesure qui s'applique sans discrimination à tous les services publics de transport de voyageurs d'un même type dans une zone géographique donnée où une autorité compétente est responsable;
- m) «services intégrés de transports publics de voyageurs», des services de transport en correspondance dans une zone géographique déterminée comprenant un service unique d'information, de billetterie et d'horaires.
- 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. Dans le cas des contrats de service public attribués conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 et 6, ces paramètres sont déterminés de façon qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par l'opérateur de service public ainsi que d'un bénéfice raisonnable;

Article 3

Contrats de service public et règles générales

1. 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 le fait dans le cadre d'un contrat de service public.

2. Par dérogation au paragraphe 1, les obligations de service public qui visent à établir des tarifs maximaux pour l'ensemble des voyageurs ou pour certaines catégories de voyageurs peuvent aussi faire l'objet de règles générales. Conformément aux principes énoncés à l'article 4, à l'article 6 et à l'annexe, l'autorité compétente octroie aux opérateurs de services publics une compensation pour l'incidence financière nette, positive ou négative, sur les coûts et les recettes occasionnés par le respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales, de manière à éviter toute surcompensation, et ce nonobstant le droit qu'ont les autorités compétentes d'intégrer des obligations de service public fixant des tarifs maximaux dans les contrats de service public.

3. Sans préjudice des dispositions des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent exclure du champ d'application du présent règlement les règles générales relatives aux compensations financières accordées pour les obligations de service public qui établissent des tarifs maximaux pour les élèves, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite. Ces règles générales sont notifiées conformément à l'article 88 du traité. Une telle notification comporte des renseignements complets sur la mesure concernée et, notamment, des informations détaillées sur la méthode de calcul.

Article 4

Contenu obligatoire des contrats de service public et des règles générales

1. 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;

c) définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services. Ces coûts peuvent comprendre notamment les coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance et de réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires au fonctionnement des services de transport de voyageurs, des coûts fixes et une rémunération appropriée du capital.

2. Les contrats de service public et les règles générales définissent les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, qui peuvent être conservées par l'opérateur de service public, reversées à l'autorité compétente ou partagées entre eux.

3. La durée des contrats de service public est limitée et ne dépasse pas dix ans pour les services d'autobus et d'autocar et quinze 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 quinze ans si les transports par chemin de fer ou autres modes ferroviaires représentent plus de 50 % de la valeur des services en question.

4. Si nécessaire, compte tenu des conditions d'amortissement des actifs, la durée du contrat de service public peut être allongée de 50 % au maximum si l'opérateur de service public fournit des actifs à la fois significatifs au regard de l'ensemble des actifs nécessaires à la fourniture des services de transport de voyageurs qui font l'objet du contrat de service public et principalement liés aux services de transport de voyageurs objets de ce contrat.

Si les coûts engendrés par la situation géographique particulière le justifient, la durée des contrats de service public, précisée au paragraphe 3, dans les régions ultrapériphériques peut être allongée de 50 % au maximum.

Si l'amortissement du capital lié à un investissement exceptionnel dans des infrastructures, du matériel roulant ou des véhicules le justifie et si le contrat de service public est passé à la suite d'une procédure de mise en concurrence équitable, un contrat de service public peut avoir une durée plus longue. Afin de garantir la transparence en pareil cas, l'autorité compétente transmet à la Commission le contrat de service public et les éléments justifiant sa durée plus longue dans l'année qui suit sa conclusion.

5. Sans préjudice du droit national et du droit communautaire, y compris les conventions collectives conclues entre partenaires sociaux, les autorités compétentes peuvent exiger de l'opérateur de service public sélectionné qu'il offre au personnel préalablement engagé pour fournir les services les droits dont il aurait bénéficié s'il y avait eu transfert au sens de la directive 2001/23/CE. Lorsque les autorités compétentes exigent que les opérateurs de service public respectent certaines normes sociales, les documents de mise en concurrence et les contrats de service public recensent le personnel concerné et donnent des précisions claires sur ses droits contractuels ainsi que les conditions dans lesquelles les employés sont réputés liés aux services.

6. Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité, celles-ci figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public.

7. Les documents de mise en concurrence et les contrats de service public précisent 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 au présent règlement est 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 peut autoriser la sous-traitance complète de l'exécution de ces services. Le contrat de service public fixe, conformément au droit national et au droit communautaire, les conditions applicables à la sous-traitance.

Article 5

Attribution des contrats de service public

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les paragraphes 2 à 6 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sauf interdiction en vertu du droit national, toute autorité locale compétente, qu'il s'agisse ou non d'une autorité individuelle ou d'un groupement d'autorités fournissant des services intégrés de transport public de voyageurs, peut décider de fournir elle-même des services publics de transport de voyageurs ou d'attribuer directement des contrats de service public à une entité juridiquement distincte sur laquelle l'autorité locale compétente ou, dans le cas d'un groupement d'autorités, au moins une autorité locale compétente, exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services. Lorsqu'une autorité locale compétente prend une telle décision, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) aux fins de déterminer si l'autorité locale compétente exerce un tel contrôle, il est tenu compte d'éléments tels que le niveau de représentation au sein des organes d'administration, de direction ou de surveillance, les précisions y relatives dans les statuts, la propriété ainsi que l'influence et le contrôle effectifs sur les décisions stratégiques et sur les décisions individuelles de gestion. Conformément au droit communautaire, la détention à 100 % du capital par l'autorité publique compétente, en particulier dans le cas de partenariats publics-privés, n'est pas une condition obligatoire pour établir un contrôle au sens du présent paragraphe, pour autant que le secteur public exerce une influence dominante et que le contrôle puisse être établi sur la base d'autres critères;
- b) le présent paragraphe est applicable à condition que l'opérateur interne et toute entité sur laquelle celui-ci a une influence, même minime, exercent leur activité de transport public de voyageurs sur le territoire de l'autorité locale compétente, nonobstant d'éventuelles lignes sortantes et autres éléments accessoires à cette activité se prolongeant sur le territoire d'autorités locales compétentes voisines, et ne participent pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés en dehors du territoire de l'autorité locale compétente;
- c) nonobstant le point b), un opérateur interne peut participer à des mises en concurrence équitables pendant les deux années qui précèdent le terme du contrat de service public qui lui a été attribué directement, à condition qu'ait été prise une décision définitive visant à soumettre les services de transport de voyageurs faisant l'objet du contrat de l'opérateur interne à une mise en concurrence équitable et que l'opérateur interne n'ait conclu aucun autre contrat de service public attribué directement;
- d) en l'absence d'autorité locale compétente, les points a), b) et c) s'appliquent à une autorité nationale agissant au bénéfice d'une zone géographique qui n'est pas nationale, à condition que l'opérateur interne ne participe pas à des mises en concurrence concernant la fourniture de services publics de transport de voyageurs organisés à l'extérieur de la zone pour laquelle le contrat de service public a été attribué;

e) si la sous-traitance au titre de l'article 4, paragraphe 7, est envisagée, l'opérateur interne est tenu d'assurer lui-même la majeure partie du service public de transport de voyageurs.

3. Toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public par voie de mise en concurrence, sauf dans les cas visés aux paragraphes 4, 5 et 6. La procédure adoptée pour la mise en concurrence est ouverte à tout opérateur, est équitable, et respecte les principes de transparence et de non-discrimination. Après la soumission des offres et une éventuelle présélection, la procédure peut donner lieu à des négociations dans le respect de ces principes, afin de préciser les éléments permettant de répondre au mieux à la spécificité ou à la complexité des besoins.

4. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des 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.

Lorsqu'un contrat de service public est attribué directement à une petite ou moyenne entreprise n'exploitant pas plus de vingt-trois véhicules, les plafonds susmentionnés peuvent être relevés à une valeur annuelle moyenne estimée à moins de 2 000 000 EUR ou à une fourniture annuelle de moins de 600 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

5. En cas d'interruption des services ou de risque imminent d'apparition d'une telle situation, l'autorité compétente peut prendre une mesure d'urgence. Cette mesure d'urgence prend la forme d'une attribution directe ou d'un accord formel de prorogation d'un contrat de service public ou de l'exigence de l'exécution de certaines obligations de service public. L'opérateur de service public a le droit de former un recours contre la décision lui imposant l'exécution de certaines obligations de service public. L'attribution ou la prorogation d'un contrat de service public par mesure d'urgence ou l'imposition d'un tel contrat ne dépasse pas deux ans.

6. Sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway. Par dérogation à l'article 4, paragraphe 3, la durée de tels contrats ne dépasse pas dix ans, sauf lorsque l'article 4, paragraphe 4, s'applique.

7. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que les décisions prises en application des paragraphes 2 à 6 puissent être réexaminées efficacement et rapidement, sur demande de toute personne ayant ou ayant eu intérêt à obtenir un contrat particulier et ayant été lésée par une infraction alléguée ou risquant de l'être, au motif que lesdites décisions sont contraires au droit communautaire ou aux règles nationales d'exécution de celui-ci.

Si les organes chargés des procédures de réexamen n'ont pas un caractère judiciaire, leurs décisions sont toujours motivées par écrit. En outre, dans ce cas, des mesures sont prises pour que toute mesure illégale alléguée émanant de l'organe de réexamen ou toute alléguation d'irrégularité dans l'exercice des compétences qui lui sont conférées puissent faire l'objet d'un contrôle judiciaire ou d'un contrôle par un autre organe, celui-ci devant être une juridiction au sens de l'article 234 du traité et indépendant à la fois de l'autorité contractante et de l'organe de réexamen.

Article 6

Compensation de service public

1. Toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte les dispositions de l'article 4, quelles que soient les modalités d'attribution du contrat. Toute compensation, quelle qu'en soit la nature, liée à un contrat de service public attribué directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou liée à une règle générale est conforme, en outre, aux dispositions prévues à l'annexe.

2. Sur demande écrite de la Commission, les États membres lui communiquent, dans un délai de trois mois ou tout autre délai plus long fixé dans cette demande, toutes les informations que la Commission estime nécessaires pour déterminer si la compensation attribuée est compatible avec le présent règlement.

Article 7

Publication

1. Chaque autorité compétente rend 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 fait la distinction entre les transports par autobus et les transports ferroviaires, il permet le contrôle et l'évaluation de l'efficacité, de la qualité et du financement du réseau de transport public et donne, le cas échéant, des informations sur la nature et l'ampleur de tous les droits exclusifs accordés.

2. Chaque autorité compétente prend les mesures nécessaires afin que, au plus tard un an avant le lancement de la procédure de mise en concurrence ou un an avant l'attribution directe, soient publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* au minimum les informations suivantes:

- a) le nom et les coordonnées de l'autorité compétente;
- b) le type d'attribution envisagée;
- c) les services et les territoires susceptibles d'être concernés par l'attribution.

Les autorités compétentes peuvent décider de ne pas publier ces informations lorsqu'un contrat de service public porte sur la fourniture annuelle de moins de 50 000 kilomètres de services publics de transport de voyageurs.

En cas de modification de ces informations après leur publication, l'autorité compétente publie un rectificatif dans les meilleurs délais. Ce rectificatif est sans préjudice de la date de lancement de l'attribution directe ou de la mise en concurrence.

Le présent paragraphe ne s'applique pas à l'article 5, paragraphe 5.

3. En cas d'attribution directe de contrats de service public de transport par chemin de fer telle que prévue à l'article 5, paragraphe 6, l'autorité compétente rend publiques les informations ci-après dans un délai d'un an à compter de cette attribution:

- a) nom de la partie contractante, structure de son capital et, le cas échéant, nom de l'organe ou des organes de contrôle légal;
- b) durée du contrat de service public;
- c) description des services de transport de voyageurs à exécuter;
- d) description des paramètres de calcul de la compensation financière;
- e) objectifs de qualité, tels que la ponctualité et la fiabilité, ainsi que primes et pénalités applicables;
- f) conditions relatives aux actifs essentiels.

4. À la demande de toute partie intéressée, l'autorité compétente lui communique les motifs de sa décision relative à l'attribution directe d'un contrat de service public.

Article 8

Transition

1. Les contrats de service public sont attribués conformément aux règles établies dans le présent règlement. Toutefois, les marchés de services ou marchés publics de services, tels que définis par la directive 2004/17/CE ou par la directive 2004/18/CE, pour les services publics de transport de voyageurs par autobus ou par tramway sont attribués conformément aux procédures prévues par lesdites directives lorsque ces contrats ne revêtent pas la forme de contrats de concession de services tels que définis dans ces directives. Lorsque les contrats sont attribués conformément à la directive 2004/17/CE ou à la directive 2004/18/CE, les dispositions des paragraphes 2 à 4 du présent article ne s'appliquent pas.

2. Sans préjudice du paragraphe 3, l'attribution de contrats de services publics de transport par chemin de fer ou par route est conforme à l'article 5 à partir du 3 décembre 2019. Au cours de cette période transitoire, les États membres prennent des mesures pour se conformer progressivement à l'article 5 afin d'éviter de graves problèmes structurels concernant notamment les capacités de transport.

Dans un délai de six mois suivant la première moitié de la période transitoire, les États membres fournissent à la Commission un rapport d'avancement mettant l'accent sur la mise en œuvre de l'attribution progressive des contrats de service public conformément à l'article 5. Sur la base des rapports d'avancement des États membres, la Commission peut proposer des mesures appropriées, adressées aux États membres.

3. Pour l'application du paragraphe 2, il n'est pas tenu compte des contrats de service public attribués conformément au droit communautaire et au droit national:

- a) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- b) avant le 26 juillet 2000, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable;
- c) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure de mise en concurrence équitable;
- d) à partir du 26 juillet 2000 et avant le 3 décembre 2009, sur la base d'une procédure autre qu'une procédure de mise en concurrence équitable.

Les contrats visés au point a) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration. Les contrats visés aux points b) et c) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, mais pas au-delà de trente ans. Les contrats visés au point d) peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration, pour autant qu'ils aient une durée limitée et comparable aux durées prévues à l'article 4.

Les contrats de service public peuvent se poursuivre jusqu'à leur expiration au cas où leur résiliation aurait des conséquences juridiques ou économiques excessives et à condition que la Commission ait donné son autorisation.

4. Sans préjudice du paragraphe 3, les autorités compétentes peuvent, durant la seconde moitié de la période transitoire visée au paragraphe 2, exclure de la participation aux attributions de contrats par mise en concurrence les opérateurs de service public qui ne peuvent pas apporter la preuve que la valeur des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif octroyés conformément au présent règlement représente au moins la moitié de la valeur de l'ensemble des services publics de transports pour lesquels ils bénéficient d'une compensation ou d'un droit exclusif. Cette exclusion ne s'applique pas aux opérateurs de service public assurant les services qui doivent faire l'objet de la mise en concurrence. Pour l'application de ce critère, il n'est pas tenu compte des contrats attribués par une mesure d'urgence telle que visée à l'article 5, paragraphe 5.

Lorsque les autorités compétentes recourent à l'option visée au premier alinéa, elles le font sans discrimination, elles excluent tous les opérateurs potentiels de service public répondant à ce critère et elles informent les opérateurs potentiels de leur décision au début de la procédure d'attribution des contrats de service public.

Les autorités compétentes concernées informent la Commission de leur intention d'appliquer cette disposition deux mois au moins avant la publication de l'avis de la mise en concurrence.

Article 9

Compatibilité avec le traité

1. La compensation de service public au titre de l'exploitation de services publics de transport de voyageurs ou du respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales versée conformément au présent règlement est compatible avec le marché commun. Cette compensation est exonérée de l'obligation de la notification préalable visée à l'article 88, paragraphe 3, du traité.

2. Sans préjudice des articles 73, 86, 87 et 88 du traité, les États membres peuvent continuer d'octroyer des aides en faveur du secteur des transports conformément à l'article 73 du traité, qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, autres que celles relevant du présent règlement, et notamment:

- a) jusqu'à l'entrée en vigueur de règles communes sur la répartition des coûts d'infrastructure, lorsque l'aide est octroyée à des entreprises qui doivent supporter les dépenses liées aux infrastructures qu'elles utilisent, alors que d'autres entreprises ne sont pas soumises à une charge analogue. Pour déterminer le montant de l'aide ainsi octroyée, il est tenu compte des coûts d'infrastructure que n'ont pas à supporter des modes de transport concurrents;
- b) lorsque l'aide vise à promouvoir la recherche dans des systèmes et technologies de transport, ou leur développement, plus économiques pour la Communauté en général.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Strasbourg, le 23 octobre 2007.

Par le Parlement européen
Le président
H.-G. PÖTTERING

Une telle aide est limitée au stade de la recherche et du développement et ne peut pas couvrir l'exploitation commerciale des systèmes et technologies de transport en question.

Article 10

Abrogation

1. Le règlement (CEE) n° 1191/69 est abrogé. Ses dispositions restent, toutefois, applicables aux services de transport de marchandises pendant une période de trois ans à compter de l'entrée en vigueur du présent règlement.

2. Le règlement (CEE) n° 1107/70 est abrogé.

Article 11

Rapports

À la fin de la période transitoire prévue à l'article 8, paragraphe 2, la Commission présente un rapport sur la mise en œuvre du présent règlement et sur l'évolution de la fourniture de services publics de transport de voyageurs dans la Communauté, évaluant en particulier l'évolution de la qualité des services publics de transport de voyageurs et les effets des attributions directes, accompagné, le cas échéant, de propositions appropriées en vue de modifier le présent règlement.

Article 12

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le 3 décembre 2009.

Par le Conseil
Le président
M. LOBO ANTUNES

ANNEXE

Règles applicables à la compensation dans les cas évoqués à l'article 6, paragraphe 1

1. La compensation liée à des contrats de service public attribués directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou celle liée à une règle générale doit être calculée conformément aux règles établies dans la présente annexe.
2. La compensation ne peut pas excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public. Les incidences sont évaluées en comparant la situation où l'obligation de service public est remplie avec la situation qui aurait existé si l'obligation n'avait pas été remplie. Pour calculer l'incidence financière nette, l'autorité compétente s'inspire de la formule suivante:

Coûts occasionnés par une obligation de service public ou un ensemble d'obligations de service public imposées par la ou les autorités compétentes et figurant dans un contrat de service public et/ou dans une règle générale,

moins toute incidence financière positive générée au sein du réseau exploité au titre de l'obligation ou des obligations de service public en question,

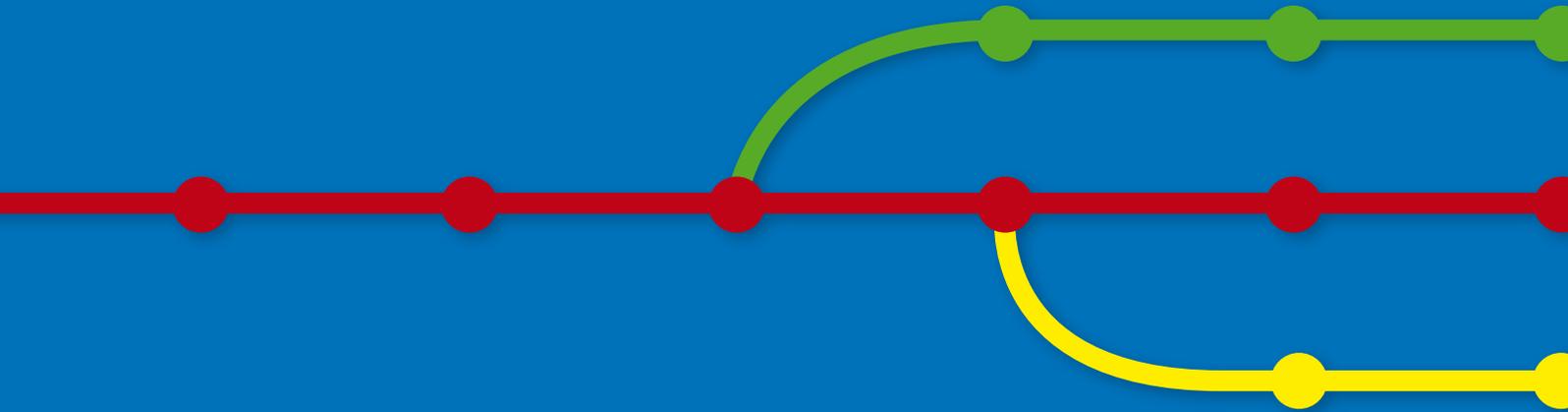
moins les recettes tarifaires ou toute autre recette générée lors de l'exécution de l'obligation ou des obligations de service public en question,

plus un bénéfice raisonnable,

égal à une incidence financière nette.

3. Le respect de l'obligation de service public peut avoir un impact sur les éventuelles activités de transport d'un opérateur dépassant le cadre de l'obligation ou des obligations de service public en question. Afin d'éviter toute surcompensation ou absence de compensation, le calcul de l'incidence financière nette tient par conséquent compte des incidences financières quantifiables sur les réseaux concernés de l'opérateur.
4. Le calcul des coûts et des recettes doit être effectué en conformité avec les règles comptables et fiscales en vigueur.
5. Afin d'augmenter la transparence et d'éviter les subventions croisées, lorsqu'un opérateur de service public non seulement exploite des services compensés soumis à des obligations de service de transports publics, mais exerce également d'autres activités, la comptabilité desdits services publics doit être séparée, de façon à satisfaire au moins aux conditions suivantes:
 - les comptes d'exploitation correspondant à chacune de ces activités doivent être séparés et la part des actifs correspondants et les coûts fixes doivent être affectés selon les règles comptables et fiscales en vigueur,
 - tous les coûts variables, une contribution adéquate aux coûts fixes et un bénéfice raisonnable liés à toute autre activité de l'opérateur de service public ne peuvent en aucun cas être imputés au service public en question,
 - les coûts du service public doivent être équilibrés par les recettes d'exploitation et les versements des autorités publiques, sans transfert possible des recettes vers un autre secteur d'activité de l'opérateur de service public.
6. Par «bénéfice raisonnable», on entend un taux de rémunération du capital habituel pour le secteur dans un État membre donné, et qui prend en compte le risque ou l'absence de risque encouru par l'opérateur de service public du fait de l'intervention de l'autorité publique.

-
7. La méthode de compensation doit inciter au maintien ou au développement:
- d'une gestion efficace par l'opérateur de service public, qui puisse être objectivement appréciée, et
 - de la fourniture de services de transport de voyageurs d'un niveau de qualité suffisant.
-



ETF (European Transport Workers' Federation)
Rue du Marché aux Herbes, 105, Bt 11
B-1000 BRUSSELS
Tel: +32.2.285 46 60
Fax: +32.2.280 08 17
e-mail: etf@etf-europe.org
web: www.etf-europe.org



**EUROPEAN TRANSPORT
WORKERS' FEDERATION**