

Affaire suivie par le département
Législation & Affaires européennes

Paris, le 21 juillet 2006

ENQUETE DE LA COMMISSION EUROPEENNE

REVISION DE LA LEGISLATION COMMUNAUTAIRE RELATIVE A L'ACCES AU MARCHE DU TRANSPORT ROUTIER ET A LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR ROUTIER

L'Union des Transports Publics est l'association qui représente les entreprises de transport urbain et de transport ferroviaire (y compris fret) en France.

Avant de répondre au questionnaire de la Commission européenne, l'UTP souhaite apporter des précisions, qui lui paraissent essentielles, sur l'organisation des transports publics urbains en France.

A l'exception de la région parisienne, l'organisation des transports publics urbains relève de la compétence des communes, autorités publiques locales. Pour la gestion de leurs services de transport public urbain, ces dernières peuvent choisir principalement entre deux modes de gestion : la régie (autoproduction) via une entreprise locale publique ou la délégation de service public (type de contrat proche de la concession en droit européen). Ces derniers contrats sont obtenus après appel d'offres et sont passés pour une durée limitée. 93 % des réseaux en France sont gérés sous la forme de la DSP.

L'organisation du secteur est principalement marquée, en France comme dans le reste de l'Union européenne, par deux facteurs :

- La nécessité de recourir aux financements publics pour assurer l'équilibre financier de l'opérateur. En particulier, les autorités publiques compétentes attribuent des compensations pour la réalisation des obligations de service public qu'elles déterminent ;
- L'attribution de droits exclusifs d'exploiter les services de transport sur une ligne ou sur l'ensemble d'un réseau.

5-7, rue d'Aumale
75009 Paris
tél. +33 (0)1 48 74 63 51
fax +33 (0)1 40 16 11 72
www.utp.fr

SIREN 784 408 643 000 12 APE 911 A

Les transports publics constituent depuis 1995 un marché à l'échelle européenne¹, que la Commission européenne envisage de réguler notamment par la proposition de règlement sur les obligations de service public. Elle prévoit notamment que l'attribution d'un droit exclusif ou de compensations pour obligations de service public entraînera obligatoirement la passation d'un contrat entre l'autorité compétente et l'opérateur.

Les transports publics sont un service public local, aussi les problématiques du marché des transports publics de voyageurs ne sont pas les mêmes que celles rencontrées dans le marché des transports de marchandises par route.

L'UTP a identifié un certain nombre de différences entre ces deux marchés :

- Le nombre des opérateurs intervenant dans les transports urbains est beaucoup plus limité et ces opérateurs sont bien connus des différentes autorités publiques, du fait notamment de leur droit exclusif,
- Les transports urbains s'effectuent dans une zone locale bien déterminée (périmètre de transports urbains) sur des lignes inférieures à 50 kms, au sein du même Etat membre, à l'exception de quelques lignes transfrontalières,
- Les entreprises de transport urbain exploitent à la fois des bus, mais également des tramways et des métros,
- La concurrence dans les transports urbains s'effectue pour le marché et non sur le marché, à la différence du transport routier de marchandises. Les entreprises qui exploitent les réseaux doivent recevoir l'autorisation des autorités compétentes, chargées de l'organisation des transports urbains.
- Les marges des entreprises de transport urbain sont assez limitées,
- Le secteur des transports urbains doit faire face à la concurrence constante de la voiture, même en période de hausse des carburants,
- Nous n'avons pas connaissance d'infractions pour l'accès au marché ainsi que pour l'accès à la profession.

Compte tenu de ses spécificités, des règles particulières ont été adoptées pour les transports locaux et régionaux notamment dans le domaine social, en ce qui concerne l'équipement au chronotachygraphe, les bus n'ont pas à en être équipés, les lignes régulières urbaines étant inférieures à 50 kms ...

Aussi, l'UTP tient à attirer l'attention de la Commission européenne pour ce qu'elle veille à ce que la situation des entreprises de ce secteur ne soit pas fragilisée par l'adoption de textes qui ne tiendraient pas compte des spécificités de la profession. Elle souhaite par ailleurs éviter toutes les mesures qui aurait pour conséquence une augmentation des formalités administratives, dont certaines peuvent s'avérer très pesantes dans la gestion quotidienne des entreprises.

¹ Confere décision CJCE, 24 juillet 2003, Société Altmark.

Partie A : Accès au marché du transport routier

Question 1 :

L'UTP est favorable à la solution 3, à savoir : garder la structure actuelle de séparation des textes pour les deux types de transport.

Elle considère en effet que le maintien d'une législation distincte pour les transports de passagers d'une part et d'autre part pour les transports de marchandises permettra de mieux tenir compte des caractéristiques et des problématiques tout à fait différentes rencontrées par les deux types de transport.

Une séparation des législations devrait permettre également de mieux prendre en compte les spécificités des transports publics locaux et éviter que l'impact réciproque de dispositions réglementaires ou conventionnelles qui bien qu'adaptées à l'une des branches se révéleraient inadaptées à l'autre.

Question 2 :

Compte tenu de leur caractère local, les transports urbains devraient être exclus du règlement 684/92.

Question 3

L'obligation pour les entreprises de transport urbain est de transporter les passagers d'un point de départ à un point d'arrivée sains et saufs. Les opérateurs sont déjà assurés pour les dommages corporels et matériels des voyageurs ainsi que pour ceux qu'ils causeraient à des piétons et aux autres utilisateurs de la route ...

La loi Badinter du 5 juillet 1985 met à leur charge une responsabilité quasi automatique en matière de dommages corporels.

Par ailleurs, notamment pour faire face à la concurrence de la voiture individuelle, les opérateurs de transport urbain ont mis en place depuis années déjà une politique de qualité pour améliorer les services rendus aux voyageurs. Ils se réfèrent notamment à la norme européenne sur la qualité de service EN 13816 dans les transports publics et depuis quelques mois à la norme européenne sur la mesure de la qualité de service EN 15140.

En outre, chaque autorité compétente fixe ses propres exigences à l'égard de l'opérateur dans le cadre de relations contractuelles.

Question 4 :

L'UTP n'a pas connaissance d'infraction et de fraude qui serait commise dans les transports urbains. De plus, les entreprises du secteur interviennent localement et sont soit des entreprises publiques locales, soit des entreprises choisies après appel d'offres.

Question 6 :

Cette question ne concerne pas les transports urbains qui sont effectués dans la très grande majorité des cas à l'intérieur du même Etat membre.

Attestation de conducteur :

Questions 7 à 9 :

L'attestation de conducteur devrait continuer à ne pas concerner les entreprises de transport local.

Il est d'ailleurs à noter que les conducteurs dans les transports urbains conduisent aussi bien des bus que des tramways.

Feuilles de route :

Questions 10 et 11 :

De même la feuille de route, document qui permet au transporteur de prouver qu'il a le droit d'effectuer un service international de transport de voyageurs, ne devrait pas devoir être étendue aux transports locaux, qui dans quasiment tous les cas sont effectués sur le territoire d'un seul Etat membre ou entre deux frontières sur un territoire limité.

Questions 12-13-14-15 :

Les transports urbains ne sont pas concernés par ces questions.

Cabotage routier :

Question 16 :

Les entreprises de transport urbain bénéficient dans la plupart des pays européens d'un droit exclusif pour exploiter certaines lignes ou l'ensemble du réseau de transport urbain d'une autorité compétente, particulièrement en France où toutes les entreprises bénéficient de ce droit.

L'attribution du droit exclusif est prévue soit dans le contrat passé entre l'opérateur et l'autorité organisatrice, soit dans une décision unilatérale de cette dernière. Ce droit exclusif est essentiel pour permettre aux entreprises d'exploiter les transports urbains dans de bonnes conditions, notamment face à la concurrence de la voiture. Aussi, l'UTP n'est pas favorable à l'apparition d'un quelconque cabotage dans les périmètres de transport urbain.

Questions 17, 18, 19, 20 :

Les transports urbains ne sont pas concernés par ces questions.

Question 21 :

Comme il a déjà été indiqué dans notre réponse à la question, les services de transport urbain doivent de plus en plus respecter des standards de qualité. Les contrats passés entre les opérateurs et les autorités organisatrices prévoient par ailleurs très souvent des systèmes de bonus/malus liée à la qualité ou des pénalités si les obligations en matière de qualité n'ont pas été atteintes.

Partie B : Accès à la profession de transporteur routier

Question 1 :

Les standards qui s'appliquent déjà paraissent suffisants pour la profession des transports urbains. De plus, le marché des transports urbains se caractérise par une concurrence régulée, sans opérateurs en surnombre .

L'UTP tient à préciser que les exemptions actuellement prévues par la directive 96/26, article 2 §2 ne concernent pas actuellement les transports publics locaux.

Question 2 :

L'UTP se satisfait des trois critères actuellement requis, à savoir : l'honorabilité, la capacité financière et la compétence professionnelle dont les exigences lui paraissent suffisantes pour assurer un bon niveau des opérateurs qui interviennent sur le marché.

La problématique des sociétés boîtes aux lettres ne concerne pas les entreprises de transport public local.

Question 3 :

L'UTP est favorable à l'exemption en faveur des entreprises qui exerçaient leur profession avant 1978 ou avant l'adhésion de leur pays à la Communauté.

Question 4 :

L'UTP n'a pas connaissance d'infraction et de fraude qui serait commise dans les transports urbains. Par ailleurs, comme il est indiqué dans la réponse à la question 10 ci-dessous, les entreprises du secteur interviennent localement et sont soit des entreprises publiques locales, soit des entreprises choisies après appel d'offres.

Critère d'honorabilité :

Question 7 :

L'UTP n'a pas connaissance de dysfonctionnement qui se serait produit par rapport à la législation actuelle. Aussi, nous ne voyons pas de raison de la modifier.

Si une modification était envisagée, il nous paraît important d'introduire de mieux circonscrire la notion de « répétition » et d'introduire une distinction entre des infractions qui seraient commises une deuxième fois et celles qui sont répétées un nombre important de fois.

Question 8 :

L'harmonisation des infractions graves liées à l'accès à la profession ne concerne pas les entreprises de transport urbain qui interviennent localement et sont donc toutes soumises aux mêmes règles de l'Etat membre.

Question 9 :

La liste des personnes pouvant être assujetties à la condition d'honorabilité concerne actuellement la personne qui dirige effectivement et en permanence l'entreprise.

Cette liste nous paraît pouvoir être étendue aux gestionnaires de l'entreprise ainsi qu'aux directeurs. En revanche, il ne nous paraît pas opportun d'inclure dans cette liste les personnes qui ont des intérêts dans l'entreprise, les actionnaires ne pouvant pas à notre avis être soumis aux mêmes obligations que les gestionnaires et directeurs.

Question 10 :

Les entreprises qui interviennent dans les transports urbains en France sont soit des régies locales, soit des entreprises qui obtiennent un contrat après appel d'offres et sont donc des entreprises bien connues des autorités.

Les entreprises qui sont mises en concurrence doivent tout d'abord justifier de leur licence ainsi que des trois critères : leur capacité financière, leur honorabilité et leurs compétences auprès des autorités compétentes qui lancent les appels d'offres. Elle doivent notamment étayer leurs expériences en France et à l'étranger.

En ce qui concerne l'accès aux informations pour les autorités qui délivrent les licences, il paraît essentiel effectivement que des mesures soient mises en place pour favoriser la circulation des informations.

Capacité financière**Question 12 :**

L'UTP est favorable à une harmonisation des conditions d'évaluation de la capacité financière. Elle considère que pour apprécier la capacité financière des entreprises, il convient de se référer à leurs fonds propres constitués par leur capital ainsi que par leurs réserves.

En ce qui concerne, l'évaluation de la capacité financière, il nous paraît opportun qu'elle doit être effectuée par les autorités publiques chargées de la délivrance de la licence.

L'UTP tient à souligner par ailleurs que les modifications apportées par la directive 98/76/CE sur la capacité financière des entreprises de transport ont eu pour effet d'augmenter considérablement le montant de la garantie due par les entreprises, le montant exigé pour chaque véhicule ayant augmenté de 66 % .

Ces augmentations, prévues à l'origine pour améliorer notamment la régulation du secteur du transport routier de marchandises, ont eu des effets non négligeables sur les entreprises de transport urbain et ont alourdi les résultats de leurs comptes d'exploitation.

Question 13 :

Comme il a déjà été mentionné, les entreprises de transport urbain doivent déjà supporter de nombreuses obligations en matière de responsabilité civile, notamment en ce qui concerne les réparations des préjudices corporels. Ces entreprises rencontrent depuis plusieurs années des difficultés pour trouver des assureurs qui acceptent de prendre en charge tout ou partir de leurs risques.

Par ailleurs, en cas de manquements à ses obligations envers l'autorité compétente, l'opérateur supporte des pénalités, voire des malus, qui n'entraînent pas jusqu'à présent de mise en jeu des garanties financières.

Capacité professionnelle :

Question 14 :

Les entreprises de transport urbain fournissent un service local et sont donc soumises aux mêmes règles sur le territoire français.