

Arrêté royal du 5 décembre 2004 fixant les conditions minimales auxquelles doivent répondre les agents communaux tels que définis par l'article 119bis, § 6, alinéa 2, 1° de la nouvelle loi communale

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 17 juin 2004 portant modification de la nouvelle loi communale, notamment l'article 119bis, § 6, alinéa 2;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 4 mai 2004;

Vu l'accord de notre Ministre du Budget, donné le 6 mai 2004;

Vu l'avis 37.268/2 du Conseil d'Etat donné le 16 juin 2004, en application de l'article 84, § 1er, alinéa 1, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de Notre Ministre chargé de la Politique des Grandes Villes et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Sans préjudice de dispositions légales ou réglementaires particulières, les agents visés à l'article 119bis, § 6, alinéa 2, 1°, de la nouvelle loi communale doivent remplir les conditions suivantes :

1° être âgés d'au moins 18 ans;

2° n'avoir subi aucune condamnation pénale;

3° disposer au moins :

- soit d'un certificat d'enseignement secondaire supérieur;
- soit d'un certificat d'enseignement secondaire inférieur et d'une expérience utile pour l'exercice de la fonction de 5 ans au service d'une commune;

4° remplir les conditions relatives à la formation visée à l'article 2.

Art. 2. L'agent communal devra suivre une formation de 40 heures durant une période de 10 jours maximum.

La formation sera dispensée par les organismes agréés pour la formation des auxiliaires de police et comprendra quatre volets :

1° La législation de base concernant les sanctions administratives communales avec une attention particulière pour les obligations du constatant, ses compétences et responsabilités, ainsi que les droits et devoirs des citoyens dans les lieux accessibles au public et les cas de flagrant délit;

2° la gestion de conflits;

3° la constatation des infractions et la rédaction de constats;

4° les bases du fonctionnement des services de police.

Art. 3. L'autorité communale compétente délivre aux agents communaux qui satisferont aux conditions fixées aux articles 1er et 2, une carte de légitimation qui comprend les mentions suivantes :

a) le nom et le prénom de l'agent communal;

b) la date de naissance de l'agent communal;

c) une photo de l'agent communal;

d) le cachet de la commune;

e) la mention "le titulaire de cette carte est compétent pour constater les faits conformément à l'article 119bis, § 6, alinéa 2, 1° de la nouvelle loi communale. »;

f) la signature du bourgmestre et du secrétaire communal.

Le modèle de carte de légitimation est annexé au présent arrêté en l'annexe.

Art. 4. Le présent arrêté royal entrera en vigueur le 1er avril 2005.

Art. 5. Notre Ministre qui a la Politique des grandes villes dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Arrêté royal du 7 janvier 2001 fixant la procédure de désignation du fonctionnaire et de perception des amendes en exécution de la loi du 13 mai 1999 relative aux sanctions administratives dans les communes

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la Nouvelle Loi communale, particulièrement l'article 119bis, § 13, inséré par la loi du 13 mai 1999 relative aux sanctions administratives dans les communes;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 1er août 2000;

Vu l'avis du Conseil d'Etat, donné le 29 novembre 2000 en application de l'article 84, alinéa 1er, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat;

Sur la proposition de notre Ministre de l'Intérieur et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1er. Le conseil communal désigne le secrétaire communal en qualité de fonctionnaire chargé d'infliger les amendes administratives. Il peut également désigner un fonctionnaire d'un niveau pour lequel un diplôme universitaire de deuxième cycle ou un diplôme équivalent est requis.

Le receveur communal ne peut être désigné à cette fonction.

Lorsque au sein de l'administration communale, le secrétaire communal n'est pas disponible et lorsqu'aucun autre fonctionnaire d'un niveau pour lequel un diplôme universitaire de deuxième cycle ou un diplôme équivalent est requis n'est disponible, le conseil communal demande au conseil provincial de proposer un fonctionnaire provincial d'un niveau pour lequel un diplôme universitaire de deuxième cycle ou un diplôme équivalent est requis. Le conseil communal désigne ce fonctionnaire en qualité de fonctionnaire chargé d'infliger les amendes administratives.

La province reçoit de la commune concernée une indemnité pour les prestations du fonctionnaire provincial agissant en qualité de fonctionnaire chargé d'infliger les amendes administratives. Un accord préalable concernant le montant de cette indemnité et le manière de payer doit être conclu entre le conseil communal et le conseil provincial.

Art. 2. L'amende administrative est payée dans le délai d'un mois qui suit le jour où la décision a acquis force exécutoire, par versement ou virement sur un compte de l'administration communale, au moyen d'un bulletin de versement ou de virement.

Le paiement peut également s'effectuer entre les mains du receveur communal.

Art. 3. Notre Ministre de l'Intérieur est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Loi du 5 août 1992 sur la fonction de police

Art. 14. Dans l'exercice de leurs missions de police administrative, les services de police veillent au maintien de l'ordre public en ce compris le respect des lois et règlements de police, la prévention des infractions et la protection des personnes et des biens.

Ils portent également assistance à toute personne en danger.

A cet effet, ils assurent une surveillance générale et des contrôles dans les lieux qui leur sont légalement accessibles, transmettent le compte rendu de leurs missions aux autorités compétentes ainsi que les renseignements recueillis à l'occasion de ces missions, exécutent des mesures de police administrative, prennent des mesures matérielles de police administrative de leur compétence et entretiennent des contacts entre eux, ainsi qu'avec les administrations compétentes.

Art. 15. Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire, les services de police ont pour tâche :

1° de rechercher les crimes, les délits et les contraventions, d'en rassembler les preuves, d'en donner connaissance aux autorités compétentes, d'en saisir, arrêter et mettre à la disposition de l'autorité compétente les auteurs, de la manière et dans les formes déterminées par la loi;

2° de rechercher les personnes dont l'arrestation est prévue par la loi, de s'en saisir, de les arrêter et de les mettre à la disposition des autorités compétentes;

3° de rechercher, de saisir et de mettre à la disposition de l'autorité compétente les objets dont la saisie est prescrite;

4° de transmettre aux autorités compétentes le compte rendu de leurs missions ainsi que les renseignements recueillis à cette occasion.

Sous-section 2. - De la forme et des conditions d'exercice des missions.

Art. 26. Les fonctionnaires de police peuvent toujours pénétrer dans les lieux accessibles au public ainsi que dans les biens meubles abandonnés, afin de veiller au maintien de l'ordre public et au respect des lois et des règlements de police.

Ils peuvent toujours pénétrer en ces mêmes lieux afin d'exécuter des missions de police judiciaire.

Dans le respect de l'inviolabilité du domicile, ils peuvent visiter les établissements hôteliers et autres établissements de logement. Ils peuvent se faire présenter par les propriétaires, tenanciers ou préposés de ces établissements, les documents d'inscription des voyageurs.

Art. 27. Dans l'exercice des missions de police administrative, les fonctionnaires de police peuvent, en cas de danger grave et imminent de calamités, de catastrophes ou de sinistres, ou lorsque la vie ou l'intégrité physique de personnes sont gravement menacées, fouiller des bâtiments, leurs annexes ainsi que des moyens de transport, tant de jour que de nuit, dans chacun des cas suivants :

1° à la demande de la personne qui a la jouissance effective d'un lieu non accessible au public ou moyennant le consentement de cette personne;

2° lorsque le danger qui leur est signalé en ce lieu, ne peut être écarté d'aucune autre manière et que la personne visée au 1° ne peut être contactée utilement.

Dans l'exercice des missions de police administrative, les fonctionnaires de police peuvent également en cas de danger grave et imminent fouiller des zones non bâties.

Les fouilles visées au présent article ne peuvent être effectuées qu'en vue de rechercher les personnes en danger ou la cause du danger et, s'il échet, d'y porter remède.

L'évacuation de ces bâtiments ou zones ainsi que de leurs abords immédiats peut être ordonnée par un officier de police administrative dans les mêmes cas que ci-avant.

Dans ces différents cas, le bourgmestre compétent doit être informé dans les plus brefs délais, de même que, selon les circonstances et dans la mesure du possible, la personne ayant la jouissance effective du bâtiment, du moyen de transport ou de la zone fouillée ou du bâtiment ou de la zone évacuée.

Loi du 7 décembre 1998 organisant un service de police intégré, structuré à deux niveaux.

Section 3. - Le conseil zonal de sécurité.

Art. 35. Dans chaque zone de police est instauré un conseil zonal de sécurité au sein duquel est organisée une concertation systématique entre les bourgmestres, le procureur du Roi, le chef de corps de la police locale et le directeur coordonnateur administratif de la police fédérale ou son délégué.

Le conseil zonal de sécurité peut inviter des experts à participer à ses réunions.

Les missions du conseil zonal de sécurité sont :

1° la discussion et la préparation du plan zonal de sécurité;

2° la promotion de la coordination optimale de l'exécution des missions de police administrative et judiciaire;

3° l'évaluation de l'exécution du plan zonal de sécurité.

Art. 36. Le plan zonal quadriennal de sécurité comprend :

1° les missions et objectifs prioritaires déterminés par les bourgmestres et le procureur du Roi, chacun en ce qui concerne ses compétences, qui sont intégrés dans une approche globale de la sécurité ainsi que la manière dont ces missions et objectifs seront atteints;

2° la capacité de la police locale destinée à l'exécution des missions de police judiciaire et de police administrative et qui doit permettre que l'exécution de ces missions puisse être assurée en tout temps, en particulier les missions locales;

3° la contribution de la police locale à l'exécution des missions à caractère fédéral visées à l'article 61;

4° les missions et objectifs particuliers à une commune de la zone, qui correspondent à une intervention budgétaire de cette commune dépassant la dotation convenue conformément à l'article 40, alinéa 3.

Art. 37. Le plan zonal de sécurité est préparé par le conseil zonal de sécurité en tenant compte du plan national de sécurité. Les parties du plan zonal de sécurité qui ont des répercussions sur les matières relevant de la compétence du conseil communal ou du conseil de police sont soumises pour accord au conseil communal ou, le cas échéant, au conseil de police.

Après approbation par les bourgmestres et le procureur du Roi, il est soumis pour approbation aux ministres de l'Intérieur et de la Justice, qui doivent se prononcer dans un délai de deux mois à compter de la réception du plan. Passé ce délai, leur approbation est réputée acquise. Si le ministre de l'Intérieur et le ministre de la Justice désapprouvent le plan, une nouvelle version leur est soumise. Dans ce cas, le délai d'approbation est ramené à un mois.

Les conseils communaux sont informés du plan approuvé, à l'exception des parties ou des données dont le conseil zonal de sécurité a estimé qu'elles avaient un caractère confidentiel.

Lorsqu'il s'avère, en cours d'exécution du plan zonal de sécurité, que les capacités prévues, conformément à l'article 36, 2°, sont insuffisantes pour exécuter ces missions, le conseil zonal de sécurité y remédie.

Décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne.

CHAPITRE I. - De la Société régionale wallonne du Transport.

Section I. - Création, objet, durée et capital.

Article 1. Il est créé une Société régionale wallonne du Transport public de personnes, ci-après dénommée " Société régionale ", dont le siège social est établi à Namur.

La Société régionale est une personne morale de droit public dont les statuts sont conformes au présent décret et pour le surplus, pour autant qu'il n'y soit pas dérogé, aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales, en particulier aux dispositions relatives aux sociétés anonymes.

Les actes et engagements de la société sont réputés commerciaux.

Art. 2. La Société régionale a pour objet l'étude, la conception, la promotion et la coordination des services de transport public des personnes.

Elle a notamment pour mission :

1° de proposer à l'Exécutif régional, ci-après dénommé " l'Exécutif " :

- a) les structures tarifaires applicables aux transports publics de personnes;
- b) les règles de répartition des subsides alloués par la Région aux sociétés d'exploitation visées à l'article 18;

2° au nom de l'Exécutif, de définir la politique commerciale applicable aux transports publics de personnes;

3° de réaliser le programme d'investissements arrêté par l'Exécutif en matière d'infrastructure de transports publics et pour lesquels la Société régionale bénéficie de subventions selon les modalités arrêtées par l'Exécutif, les biens ainsi subventionnés étant, de plein droit et sans indemnité, transférés à la Région wallonne en cas de dissolution de la Société régionale.

4° de coordonner l'action des Sociétés d'exploitation, notamment :

- a) en procédant aux commandes et achats groupés de matériel roulant et d'équipements pour les sociétés d'exploitation, ainsi que le financement de ces activités;
- b) en suscitant la création de services communs aux sociétés d'exploitation;
- c) en harmonisant les politiques des sociétés d'exploitation concernant les relations de travail individuelles ou collectives;
- d) en contribuant au règlement amiable des conflits entre les sociétés d'exploitation;

5° d'assurer, pour ce qui la concerne, les relations avec la S.N.C.B. ou tout autre organisme national ou international de transports publics;

6° d'exécuter toute mission d'intérêt général que lui confie l'Exécutif.

Art. 3. La Société régionale est constituée pour une durée indéterminée. Sa dissolution ne peut être prononcée qu'en vertu d'un décret qui réglera en même temps le mode et les conditions de sa liquidation.

Art. 4. § 1. Lors de la constitution de la Société régionale, la Région wallonne et les autres actionnaires de la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux qui relèvent de la Région wallonne sont actionnaires de droit et participent à la première assemblée générale; il leur est attribué un nombre de parts sociales équivalent à celui dont ils étaient titulaires au sein de la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

§ 2. L'attribution des parts sociales et la réunion de la première assemblée générale se font à l'initiative de l'Exécutif.

§ 3. Le montant du capital initial, tel qu'il résulte de l'attribution des parts sociales en vertu du § 1er, est inscrit dans les statuts au plus tard un an après la constitution de la Société régionale.

§ 4. Les parts sociales attribuées en vertu du § 1er, ne sont libérées que dans la même mesure où elles l'étaient avant la dissolution de la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux. Ces parts confèrent aux détenteurs les mêmes droits et obligations que les parts sociales de cette dernière.

§ 5. Outre les titulaires de parts visés au présent article, ne peuvent être actionnaires que des personnes morales de droit public agréés par l'Exécutif.

§ 6. Les biens meubles et immeubles, qui relèvent des compétences visées à l'article 8, § 1er, X, 8°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, qui ont été transférés par l'Etat à la Région wallonne en vertu de l'article 57, § 2, de la loi spéciale du 16 janvier 1989 relative au financement des Communautés et des Régions, et qui figureront sur la liste établie conformément au § 4 de la même disposition de cette loi spéciale, sont apportés au capital de la Société régionale, selon les modalités arrêtées par l'Exécutif.

Il en est de même des biens meubles et immeubles acquis ou réalisés par la Région wallonne à charge de l'article 81.28.32 de la section 51 du budget de la Région wallonne pour l'année 1989 et de l'article 71.01 de la section 54 des budgets de la Région wallonne pour les années 1990, 1991 et 1992.

En cas de dissolution de la Société régionale, ces biens sont rétrocédés à la Région wallonne de plein droit et sans indemnité.

Ces biens ne font l'objet d'aucun amortissement.

Section II. - Fonctionnement.

Art. 5. § 1. La Société régionale est administrée par un conseil d'administration. La gestion journalière est confiée à un administrateur générale et un administrateur général adjoint, nommés par l'Exécutif.

§ 2. Le Conseil d'administration est composé :

- de neuf membres, dont le président, nommés par l'Exécutif sur proposition du Ministre ayant le Transport dans ses attributions;
- de cinq membres, dont le vice-président, nommés par l'Exécutif sur proposition de chacune des sociétés d'exploitation. Ceux-ci sont choisis parmi les membres des conseils d'administration des dites sociétés;
- de deux membres nommés par l'Exécutif sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives;
- d'un membre nommé par l'Exécutif sur proposition de l'organisation la plus représentative des exploitants privés.

En cas de parité des voix, la voix du président est prépondérante.

§ 3. Les statuts règlent ce qui a trait aux attributions, aux émoluments et à la durée des fonctions du président, du vice-président, des administrateurs, de l'administrateur général et de l'administrateur général adjoint.

§ 4. Le directeur général de la direction générale des transports du Ministère de l'Équipement et des Transports assiste avec voix consultative aux réunions du conseil d'administration.

Art. 6. L'assemblée générale des actionnaires, statuant à la majorité absolue des membres présents ou représentés, arrête et modifie les statuts de la Société régionale sous réserve de l'approbation de l'Exécutif.

Art. 7. Dans le respect des dispositions du présent décret, les pouvoirs des organes de la Société régionale et le fonctionnement de ceux-ci sont réglés par ses statuts et pour le surplus par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

Art. 8. L'article 76 des lois coordonnées sur les sociétés commerciales n'est pas applicable :

1° aux droits de vote attachés aux actions représentatives du capital détenues par la Société régionale;

2° aux droits de vote attachés aux actions représentatives du capital de la Société régionale.

Art. 9. La Société régionale peut prendre des participations directes ou indirectes dans des sociétés, associations ou institutions de droit public ou privé, en rapport avec son objet.

Par dérogation à l'article 104bis des lois coordonnées sur les sociétés commerciales, la Société régionale peut constituer seule une société et souscrire en qualité de fondateur la totalité des actions de cette société.

De même elle peut détenir la totalité des actions d'une société existante pendant un délai supérieur à un an sans être réputée caution solidaire de toutes les obligations de la société nées après la réunion de toutes les actions entre ses mains.

La Société régionale qui est le seul actionnaire des sociétés visées à l'alinéa précédent garde le bénéfice de la séparation des patrimoines.

Art. 9bis. La Société régionale peut transiger et compromettre.

Section III. - Contrôle et surveillance.

Art. 10. § 1. La Société régionale est soumise au pouvoir de contrôle de l'Exécutif, à l'intervention de deux commissaires délégués nommés par ce dernier; les commissaires assistent avec voix consultative aux réunions des organes d'administration et de contrôle de la Société

régionale et disposent des pouvoirs les plus étendus pour l'accomplissement de leur mission.

§ 2. Chacun des commissaires de l'Exécutif dispose d'un délai de quatre jours francs pour prendre un recours motivé contre toute décision qu'il estime contraire à la législation, à la réglementation, aux statuts, au contrat de gestion ou à l'intérêt général. Le recours est suspensif.

Le délai de quatre jours court à partir du jour où la décision a été prise, sauf si le commissaire concerné n'a pas été régulièrement convoqué, conformément aux statuts, auquel cas le délai court à partir du jour où la décision lui a été notifiée par lettre recommandée.

§ 3. Chaque commissaire exerce son recours auprès de l'Exécutif dans les conditions et selon les modalités fixées par ce dernier. Si, dans un délai de 30 jours calendrier, commençant le même jour que le délai prévu au § 2, l'Exécutif n'a pas prononcé l'annulation de la décision, celle-ci devient définitive.

§ 4. La décision d'annulation est motivée et notifiée à la Société régionale par lettre recommandée.

§ 5. L'Exécutif règle ce qui a trait à la durée du mandat des commissaires et à leurs émoluments.

Art. 11. L'Exécutif désigne trois commissaires aux comptes auprès de la Société régionale, choisis parmi les membres de l'Institut des Reviseurs d'Entreprises.

Pour le surplus, les commissaires aux comptes exercent leur mandat conformément aux lois coordonnées sur les sociétés commerciales.

Leurs rapports et observations sont transmis aux organes statutaires de la Société régionale et à l'Exécutif régional wallon.

Section IV. - Budget et comptes.

Art. 12. La Société régionale établit annuellement son budget à l'intervention de ses organes et le soumet à l'approbation de l'Exécutif.

Le défaut d'approbation par l'Exécutif au premier jour de l'année budgétaire ne fait pas obstacle à l'utilisation des crédits inscrits au projet du budget de la Société régionale sauf s'il s'agit de dépenses d'un principe nouveau que le budget de l'année précédente ne contenait pas.

Art. 13. Les ressources de la Société régionale sont les suivantes :

1° les recettes propres de la Société régionale;

2° les crédits accordés par le budget régional;

3° le produit des emprunts qu'elle a été autorisée à émettre ou à contracter.

Art. 14. La Société régionale est autorisée, de l'accord de l'Exécutif, à contracter ou à émettre des emprunts; elle communique à l'Exécutif tout renseignement relatif à ces derniers.

L'Exécutif est autorisé à garantir envers les tiers, aux conditions à déterminer par lui, l'intérêt et l'amortissement de ces emprunts et obligations; les engagements garantis par la Région, ne peuvent dépasser les fixées par le décret contenant le budget des dépenses de la Région.

Art. 15. Les comptes annuels de la Société régionale sont établis conformément à la loi du 17 juillet 1975 sur la comptabilité des entreprises, sauf dérogations fixées par l'Exécutif.

Les comptes annuels sont établis pour le 30 avril au plus tard par le conseil d'administration, arrêtés par l'assemblée générale des actionnaires et approuvés par l'Exécutif.

Art. 16. La Société régionale présente à l'Exécutif des situations périodiques et un rapport annuel sur ses activités. Elle lui adresse tous autres renseignements qu'il lui demande.

Section V. - Pouvoir d'expropriation.

Art. 17. La Société régionale est habilitée à poursuivre, conformément à la législation en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique, les acquisitions de biens immobiliers préalablement déclarées d'utilité publique par l'Exécutif.

CHAPITRE II. - Des sociétés d'exploitation.

Section I. - Création, capital, mission et durée.

Art. 18. Sur proposition de la Société régionale, l'Exécutif approuve la création et les statuts de sociétés d'exploitation.

Ces sociétés prennent la forme d'associations de droit public et sont dotées de la personnalité juridique. Elles sont constituées pour une durée indéterminée.

Leurs actes et engagements sont réputés commerciaux.

Art. 18bis. Les sociétés d'exploitations ont pour objet l'établissement et l'exploitation des transports collectifs de personnes.

Dans les limites de leurs missions, les sociétés d'exploitation :

1° conçoivent l'organisation des transports en commun dans leur aire d'activité en définissant notamment les lignes, les itinéraires, les horaires utilisés et l'implantation des arrêts;

2° assurent l'information de la clientèle, y compris de la clientèle potentielle, ainsi que le dialogue avec les pouvoirs locaux;

3° dans le respect des décisions prises par la Société régionale en vertu de l'article 2, alinéa 2, 4°, a, acquièrent les installations, le matériel roulant, l'équipement, l'outillage et, en général, tout moyen nécessaire à la réalisation de leur mission.

4° proposent les tarifs à la Société régionale;

5° recrutent le personnel et assurent sa gestion;

6° sans préjudice des compétences de la Société régionale, acquièrent, aliènent ou louent tous biens mobiliers et immobiliers nécessaires pour l'accomplissement de leur mission; moyennant l'accord préalable de l'Exécutif, vendent ou cèdent des biens acquis entièrement ou partiellement au moyen de subventions de la Région wallonne;

7° examinent les projets de services réguliers spécialisés;

8° assurent la promotion de leurs services.

Art. 19. Le capital des sociétés d'exploitation à créer est constitué par l'apport, par la Société régionale, des actifs nécessaires à la réalisation de leur objet social.

Le cas échéant, pour les sociétés d'exploitation existantes, visées à l'article 39, cet apport se fait sous forme d'augmentation de capital.

Les parts représentatives du capital sont transférées à titre gratuit par la Société régionale à raison de 49 % aux communes situées dans le périmètre d'exploitation de la société d'exploitation, sous réserve de leur acceptation.

Ces parts sont réparties entre les communes au prorata du chiffre de leur population au 1er janvier 1989.

Cette répartition ne peut avoir pour effet de réduire le nombre de parts détenues par les communes déjà associées dans les sociétés d'exploitation existantes.

En cas d'application de la disposition visée à l'alinéa précédent, les parts à transférer aux autres communes sont réduites à due concurrence.

Les parts auxquelles une commune a renoncé restent propriété de la Société régionale. Ces parts ne sont cessibles qu'à cette seule commune.

Section II. - Fonctionnement.

Art. 20. Le fonctionnement des sociétés d'exploitation est régi par le présent décret, par leurs statuts et pour le surplus, et pour autant qu'il n'y soit pas dérogé, par les lois coordonnées sur les sociétés commerciales, et plus particulièrement les dispositions relatives aux sociétés anonymes.

Art. 21. Les sociétés d'exploitation sont administrées par un conseil d'administration comprenant un minimum de 6 membres et un maximum de 18 membres, mais dont le nombre sera toujours pair.

Leur gestion journalière est confiée à un directeur général nommé par l'Exécutif.

Le nombre des administrateurs représentant la Société régionale est égal à la moitié du total des membres du conseil augmenté d'une unité.

Ces administrateurs sont désignés par l'Exécutif sur proposition de la Société régionale.

Le nombre des administrateurs représentant les communes est égal à la moitié du total des membres du conseil diminué d'une unité.

Ces administrateurs sont désignés par l'Exécutif selon les modalités fixées par les statuts.

Siègent en outre au conseil d'administration, avec voix consultative deux délégués des organisations représentatives du personnel.

Le président du conseil d'administration est désigné par l'Exécutif parmi les administrateurs représentant les communes.

Section III. - Contrôle et surveillance.

Art. 22. Chaque société d'exploitation est soumise au pouvoir de contrôle de la société régionale, à l'intervention d'un commissaire désigné par l'Exécutif parmi les membres du personnel de la Société régionale.

Le commissaire exerce son mandat conformément aux dispositions de l'article 10. Le recours est pris par le commissaire auprès de la

Société régionale. La décision d'annulation est arrêtée par le Conseil d'administration; elle ne peut faire l'objet d'une délégation; elle est notifiée à la société d'exploitation par lettre recommandée à la poste.

Art. 23. Les commissaires aux comptes désignés auprès de la Société régionale exercent le même mandat auprès de chaque société d'exploitation, conformément aux dispositions de l'article 11.

Leurs rapports et observations sont adressés à l'Exécutif, aux organes statutaires de la société d'exploitation et à ceux de la Société régionale.

Section IV. - Budget et comptes.

Art. 24. A la diligence de la Société régionale, les budgets des sociétés d'exploitation sont communiqués à l'Exécutif.

En l'absence d'un contrat de gestion, tel que défini aux articles 32 et 33, les sociétés d'exploitation soumettent leur budget, après avis de la Société régionale, à l'approbation de l'Exécutif.

Art. 25. Les ressources des sociétés d'exploitation sont les suivantes :

1° les recettes propres des sociétés d'exploitation;

2° les crédits accordés par le budget régional, sur proposition de la Société régionale;

3° le produit des emprunts qu'elles ont été autorisées à émettre ou à contracter.

Art. 26. Les sociétés d'exploitation sont autorisées, de l'accord de l'Exécutif et après avis de la Société régionale, à contracter ou émettre des emprunts; elles communiquent à l'Exécutif et à la Société régionale tous renseignements relatifs à ces derniers.

Art. 27. Leurs comptes annuels sont établis conformément à la loi du 17 juillet 1975 sur la comptabilité des entreprises, sauf dérogations fixées par l'Exécutif.

Art. 28. Les sociétés d'exploitation présentent à la Société régionale et à l'Exécutif des situations périodiques et un rapport annuel sur leurs activités. Elles leur adressent tous autres renseignements qu'ils leur demandent.

Art. 29. Les sociétés d'exploitation ne peuvent être assujetties par les provinces et les communes desservies à aucune taxe rémunération du chef des concessions et autorisations qui leur auront été octroyées.

Section V. - Préservation des intérêts de certaines zones.

Art. 30. Les statuts des sociétés d'exploitation peuvent prévoir des dispositions visant à préserver les intérêts de certaines zones faisant partie du périmètre d'exploitation et présentant des caractéristiques particulières.

Section VI. - Transfert du personnel.

Art. 31. Des membres du personnel de la Société régionale peuvent par arrêté de l'Exécutif être transférés de celle-ci aux sociétés d'exploitation.

L'Exécutif détermine, après concertation avec les organisations représentatives du personnel, les modalités de transfert et les mesures nécessaires pour garantir ses droits et ce, dans le respect des principes visés à l'article 88 de la loi spéciale du 8 août 1980.

CHAPITRE III. - Des dispositions communes à la Société régionale wallonne du Transport et aux sociétés d'exploitation.

Art. 32. L'Exécutif, la Société régionale et les sociétés d'exploitation concluent des contrats de gestion d'une durée de quatre ans au minimum et de six ans au maximum.

L'Exécutif arrête la procédure de conclusion de ces contrats.

Art. 33. § 1. Les contrats de gestion portent notamment sur :

1° les missions de service public des sociétés et leurs objectifs économiques;

2° les structures tarifaires;

3° les modalités d'évolution de l'intervention régionale dans la couverture des charges d'exploitation, celles-ci ne pouvant avoir d'effet au-delà de la période à l'article 32;

4° les obligations des parties et les sanctions en cas de non-respect par celles-ci des engagements résultant du contrat.

§ 2. Toute clause résolutoire expresse dans les contrats de gestion est réputée non écrite.

Par dérogation à l'article 1184 du Code civil, la résolution du contrat ne peut jamais être demandée.

Art. 33bis. Un comité dénommé " Comité consultatif des transports de personnes par route " est instauré par l'Exécutif en vue de donner son avis sur toutes les questions relatives aux transports de personnes.

Ce Comité comprend quatre représentants des usagers.

L'Exécutif constitue en outre des commissions chargées de l'étude de questions propres à une branche déterminée des transports de personnes.

CHAPITRE IV. - Des concessions et autorisations de transports en commun.

Art. 34. L'exploitation de services réguliers ou réguliers spécialisés et concédée aux sociétés d'exploitation par l'Exécutif ou autorisée par celui-ci.

Les concessions ou autorisations ne donnent pas lieu au paiement de redevances.

Art. 35. Lorsqu'un service affecte les périmètres de plusieurs sociétés d'exploitation, l'Exécutif décide après avis de la Société régionale.

Art. 36. Les sociétés d'exploitation peuvent affermer l'exploitation des services réguliers et des services réguliers spécialisés pour lesquels elles sont titulaires d'une autorisation ou d'une concession.

Art. 36bis. Le Gouvernement désigne les agents des sociétés d'exploitation chargés de constater les infractions aux dispositions du Titre II de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro, autobus et autocar ainsi que celles visées à l'article 3, 12°, de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière.

A cet effet et sans préjudice de la compétence reconnue par ou en vertu d'autres dispositions législatives ou réglementaires à d'autres personnes, les agents des sociétés d'exploitation désignés ont la qualité d'agent de police judiciaire. Ils sont tenus de prêter serment devant le Tribunal de première instance de leur résidence.

Dans l'exercice de leurs missions, ces agents peuvent interroger toute personne sur tout fait dont la connaissance est utile à l'exercice de la surveillance ou à la recherche et la constatation des infractions. A leur demande, ils se font produire, sans déplacement ou recherche, tout document utile à l'accomplissement de leurs missions; ils peuvent en prendre copie photographique ou autre, ou l'emporter contre récépissé.

Pour l'accomplissement de leurs missions, ils peuvent requérir l'assistance de la police communale ou de la gendarmerie.

En cas d'infraction aux dispositions visées à l'alinéa 1er, les agents dressent des procès-verbaux qui font foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est adressée aux contrevenants dans les huit jours de la constatation des infractions.

CHAPITRE V. - Dispositions transitoires et finales.

Art. 37. La Société régionale assure l'exploitation des lignes exploitées antérieurement par la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux, jusqu'à ce que cette exploitation soit transférée à une société d'exploitation en vertu du présent décret.

Art. 38. Aussi longtemps que l'Exécutif n'aura pas déterminé son affectation définitive, le personnel transféré de la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux est incorporé dans la Société régionale. Il conserve la qualité, la rémunération, les avantages et ancienneté dont il bénéficiait avant son incorporation à la Société régionale; il ne conserve les avantages liés à l'exercice d'une fonction que pour autant que les conditions de leur octroi subsistent dans la Société régionale.

Art. 39. La Société des transports intercommunaux de Charleroi, la Société des transports intercommunaux de Liège et la Société des transports intercommunaux de Verviers sont des sociétés d'exploitation au sens du présent décret.

Art. 40. Le présent décret entre en vigueur le 1er janvier 1990. Toutefois, les articles 37 et 38 du présent décret n'entreront en vigueur que lorsqu'aura effectivement été réalisé le transfert aux Régions de la Société nationale des Chemins de Fer Vicinaux en vertu de la loi réglant la liquidation de cette dernière.

Règlement (CE) no 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) no 1191/69 et (CEE) no 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.

(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) no 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 [4] 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) no 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) no 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.

(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 [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.

(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.

(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 [6] 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 [7], 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 [8] 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 [9], 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 [10], 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.

(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 [11], 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) no 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) no 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 [12] 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) no 1192/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer [13]. 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,

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) no 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) [14], par voie maritime nationale.

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

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;
- 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;
- 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 1000000 EUR ou qui ont pour objet la fourniture annuelle de moins de 300000 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 2000000 EUR ou à une fourniture annuelle de moins de 600000 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 allégation 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 50000 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.

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) no 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) no 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.

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. Pötering

Par le Conseil

Le président

M. Lobo Antunes

[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.

[4] JO L 156 du 28.6.1969, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CEE) no 1893/91 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1).

[5] JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

[6] 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).

[7] JO L 134 du 30.4.2004, p. 114. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE du Conseil.

[8] 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).

[9] JO L 76 du 23.3.1992, p. 14. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/97/CE.

[10] 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).

[11] Recueil 2003, p. I-7747.

[12] JO L 130 du 15.6.1970, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 543/97 (JO L 84 du 26.3.1997, p. 6).

[13] JO L 156 du 28.6.1969, p. 8. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) no 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

[14] JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

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.