



11 février 2016

Contexte

La Communauté d'agglomération Sud Pays Basque envisage de mettre en place une ligne de bus transfrontalière desservant le centre-ville d'Irun et faisant l'objet d'un cofinancement par cette collectivité espagnole.

Cette ligne sera opérée par l'entreprise ayant remporté la prochaine délégation de service public portant sur l'organisation des transports publics sur le territoire de l'agglomération Sud Pays Basque.

Le calendrier indicatif est le suivant :

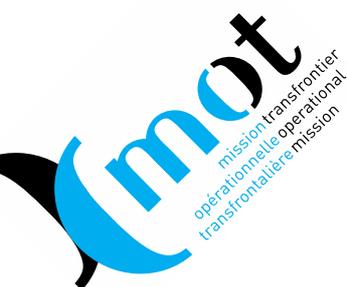
- ≡ 24/03/2016 : Délibération du Conseil Communautaire sur le choix du candidat et autorisation de signature du contrat
- ≡ 1^{ère} quinzaine d'avril 2016 : notification au candidat retenu et signature du contrat de DSP
- ≡ Avril à septembre : travail avec l'Agglo, le délégataire et le Consorcio pour préciser les détails techniques de la ligne
- ≡ Septembre 2016 : exploitation opérationnelle du réseau de transport.

En résumé :

- ≡ Il revient au délégataire de **demander une autorisation de transport international auprès du Préfet de Région** (délai de 4 mois), dès que les détails techniques d'exploitation de la ligne seront arrêtés.
- ≡ Dès la signature de la DSP¹, les deux autorités organisatrices, l'agglo et la Ville d'Irun (éventuellement appuyée par le Consorcio qui n'a pas de compétences transport), peuvent engager la négociation d'une convention dont les signataires seront **les seules autorités organisatrices**.
- ≡ La signature de cette convention prévoyant les modalités de cofinancement de la ligne pourra intervenir **dès que le délégataire aura obtenu l'autorisation de transport international**.
- ≡ Compte tenu du caractère inédit de la démarche, les réponses ci-dessous sont données **sous réserve de l'avis de la Préfecture de département au titre du contrôle de légalité des conventions de coopération transfrontalière et de celui de la Préfecture de région au titre de la délivrance des autorisations de transport international de voyageur**.

Contact MOT :

Jonathan BOUDRY
Chargé de mission
+33 (0)1 55 80 56 90



¹ Contenant une clause permettant de conditionner la mise en place effective de la ligne transfrontalière à la conclusion d'une convention entre l'Agglo et la ville d'Irun.

Rappels réglementaires et points de vigilance relatifs à la mise en place d'une ligne transfrontalière

Questions administratives

Questions posées par la CA Sud Pays Basque

- demande d'autorisations nationales ou autres ? côté français et espagnol ? et par qui dans chaque cas ?
- qui est compétent pour signer la convention (Consortio avec délégation de compétence ? Ville d'Irun ?) ?
- quel est le meilleur montage juridique : convention tripartite associant le délégataire ?
- les signataires doivent-ils être obligatoirement des autorités de transport ?

A) Les acteurs de la coopération

Ce projet de ligne de bus transfrontalière fait intervenir plusieurs acteurs, dont les actions s'inscrivent dans trois cadres juridiques distincts :

- ≡ La CA Sud Pays Basque, en tant qu'autorité organisatrice du réseau de bus communautaire, qui envisage de prolonger une ligne de l'autre côté de la frontière. L'organisation de ce réseau relève des dispositions du code général des collectivités territoriales et plus particulièrement des articles L1411-1 et suivants.
- ≡ La Ville d'Irun, en tant que cofinanceur de la ligne transfrontalière : les relations juridiques et financières entre la Ville d'Irun et la CA Sud Pays Basque seront organisées dans le cadre du Traité de Bayonne du 10 mars 1995, relatif à la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales.
- ≡ Le futur délégataire qui remportera la DSP de la CA Sud Pays Basque et qui devra, pour pouvoir exploiter la ligne transfrontalière, détenir une licence communautaire et demander une autorisation de transport international auprès du Préfet de région, à charge de ce dernier de consulter les autorités espagnoles compétentes conformément aux dispositions du règlement CE 1073/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus.

A noter que le Consortio Transfrontalier Bidasoa-Txingudi **ne dispose pas de compétences transports propres** et qu'il fonctionne comme une structure d'étude et d'animation de la coopération. **Il n'a pas formellement la compétence pour signer de convention** et s'engager juridiquement dans le cofinancement de la ligne.

Le Consortio peut être associé aux négociations en amont de la signature de la convention formalisant l'engagement entre les deux autorités organisatrices. Cette convention peut lui donner un rôle de

suivi ou l'associer à des groupes de travail, même s'il n'est pas formellement signataire.

B) Les contraintes juridiques à prendre en compte dans le montage juridique du projet

La finalisation de cette ligne nécessite de mettre en œuvre des dispositions issues de trois cadres juridiques distincts :

- ≡ Le droit des services publics français qui s'applique à la future DSP (CGCT) : il empêche de dissocier la ligne transfrontalière du reste de l'offre transport de l'agglomération et fait de la CA la seule interlocutrice du délégataire,
- ≡ Le droit de la coopération transfrontalière (Traité de Bayonne), qui limite la coopération aux seuls collectivités et groupements de collectivités compétents par rapport au domaine concerné (autorités organisatrices des transports) et les oblige à formaliser leur coopération via une convention de coopération transfrontalière,
- ≡ Le droit européen des transports (RCE 1073/2009), qui oblige le transporteur à demander une autorisation de transport international pour franchir la frontière franco-espagnole, une fois la DSP signée. Conformément aux dispositions de l'article 8 du Décret n°79-222 du 6 mars 1979 fixant le régime applicable aux transports routiers internationaux de voyageurs, cette demande doit être faite auprès du Préfet de région (voir annexe fiche 2).

Conséquences sur les relations entre les acteurs et le montage juridique

En pratique, le choix de l'entreprise de transport pour la ligne transfrontalière va s'opérer dans le cadre d'une DSP, procédure strictement française, à laquelle la Ville d'Irun ne peut pas participer. Une fois cette DSP signée, la CA sera l'unique interlocuteur de l'entreprise de transport sélectionné.

Il convient donc d'ajouter une clause dans le contrat de délégation de service public, permettant de conditionner la mise en place effective de la ligne transfrontalière à la conclusion d'une convention entre l'Agglo et la ville d'Irun (une fois l'autorisation de transport internationale obtenue, voir ci-après). Ces dispositions permettent de sécuriser un renoncement éventuel à la mise en place de cette ligne, en cas de non financement côté espagnol notamment.

Le lancement de la ligne transfrontalière sera de surcroît conditionné par l'obtention de l'autorisation de transport international, délivrée dans un délai de 4 mois par le Préfet de Région.

Une fois ces deux étapes réalisées, il n'existe aucun dispositif juridique permettant soit de signer une convention tripartite

Irun/Agglo Sud Pays Basque/délégataire, puisque ces deux derniers seront déjà liés par une DSP, outil de droit français.

De même, une convention directe entre le délégataire et la ville d'Irun concernant le tronçon espagnol n'est pas envisageable, car la ligne est partie intégrante d'un service organisé par la CA, sous droit français.

La seule solution juridique viable est la signature d'une convention entre la Ville d'Irun et la CA Sud Pays basque, le Consorcio pouvant venir en appui de la Ville d'Irun dans la négociation de cette convention.

L'exploitation de la ligne étant conditionnée par la délivrance au délégataire d'une autorisation de transport international prévue par le règlement CE 1073/2009, il est conseillé d'attendre la délivrance de cette autorisation avant de signer la convention de coopération.

Il est important de noter que le Préfet de Région dispose d'un délai de 4 mois pour répondre conformément aux dispositions de l'article 8 du règlement 1073/2009, ce qui peut générer un retard dans la mise en place de la ligne transfrontalière.

C) Montage juridique recommandé

Le montage du projet peut passer par les étapes suivantes ; en avril, dès la signature de la DSP, la Communauté d'agglo, le Consorcio et la Ville d'Irun peuvent engager deux séries de négociations :

- ≡ La première portera sur les caractéristiques techniques de la ligne : le résultat de ces travaux qui permettra de déposer la demande d'autorisation de transport international auprès de la Préfecture et d'enclencher le délai de réponse de 4 mois prévu par le règlement CE 1073/2009.
- ≡ La seconde portera sur les conditions de la coopération, notamment financières, entre les deux autorités organisatrices, afin de finaliser une convention de coopération qui formalisera les engagements de chacun et mettra en place un dispositif de suivi et d'évaluation de la coopération (voir questions financières ci-après).

A noter que l'autorisation doit contenir les éléments suivants qui doivent être fournis avec la demande (voir Fiche 1 en annexe RCE 1073/2009 article 6) :

- ≡ le type de service,
- ≡ l'itinéraire du service, notamment les points de départ et d'arrivée,
- ≡ les arrêts et les horaires.

Dès que le délégataire aura reçu l'autorisation de transport international, la convention pourra être signée par les représentants des deux autorités organisatrices, après autorisation préalable de leur organe collégial respectif (Conseil communautaire pour l'Agglo, Corporación Municipal pour Irun).

Questions financières

Questions posées par la CA Sud Pays Basque : détermination de la répartition des dépenses par rapport au km ? recettes ? (actuellement pas de billettique, ni de statistiques pour aider à identifier les clefs de répartition des recettes par exemple, sachant que les recettes font l'objet d'une enveloppe globale)

En application du principe de territorialité, la ville d'Irun ne peut financer que le tronçon de la ligne passant sur son territoire.

En l'absence de billettique et de statistiques, le nombre de kilomètres parcourus chaque année sur le territoire de la commune d'Irun peut servir de base pour le calcul des cofinancements de la ligne transfrontalière, sous réserve des dispositions contraignantes existant dans le droit interne espagnol concernant le financement des transports publics urbains (voir Ley LOTT 9/2013²).

A) Question Technique : cabotage possible ? Dans les 2 sens ?

L'étude d'IKB définit bien les limites inhérentes au transport de cabotage (interdit en zone urbaine et péri-urbaine) mais omet néanmoins de s'interroger sur la notion même de transport de cabotage et d'établir si la ligne envisagée correspond à du transport de cabotage au sens du règlement 1073/2009.

Ce règlement définit le transport de cabotage comme « *la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre au cours d'un service régulier international, dans le respect des dispositions du présent règlement, pour autant que ladite prise en charge et dépose ne constitue pas l'objet principal de ce service* » (article 2, 7), voir fiche 2 en annexe)

Le règlement exclu par conséquent de la définition du cabotage et de ses restrictions les services réguliers internationaux (c'est-à-dire franchissant une frontière) dont l'objet principal est, de chaque côté de la frontière, la prise en charge et la dépose régulière de voyageurs.

Cette définition correspond principalement aux lignes de bus transfrontalières opérant une desserte de proximité comme les lignes existantes aux frontières franco-belge, franco-allemande et franco-luxembourgeoise.

Références réglementaires

Voir Fiches en annexe

Fiche 1 : Droit de la coopération transfrontalière

Fiche 2 : Autorisation de transport international

² Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea ;

B) Convention de mise en œuvre

Le versement de la contribution d'Irun (Consortio) peut-il être directement fait auprès du délégataire ? ou passage par l'Agglo ?

Comme rappelé ci-dessus, le délégataire sera lié par un contrat avec la CA Sud Pays Basque dans le cadre du droit français, le cadre légal ne permettant pas d'inclure d'autres autorités organisatrices de transport.

Un contrat direct entre Irun et le délégataire n'est pas non plus envisageable car il ne s'agit pas d'une ligne interne à la ville d'Irun mais d'un simple tronçon de ligne sur territoire espagnol.

Une fois le délégataire choisi et l'autorisation de transport international obtenue, **les deux autorités organisatrices peuvent finaliser une convention de co-financement de la ligne transfrontalière permettant à la Ville d'Irun de cofinancer la ligne en versant la somme à l'agglo.**

Premiers éléments à inscrire dans la convention

Les deux autorités organisatrices, éventuellement appuyées par le Consortio transfrontalier vont librement négocier le contenu de la convention de coopération, en respectant les contraintes juridiques issues du Traité de Bayonne et de leur droit interne.

Les développements ci-dessous donnent une idée des éléments à faire figurer dans la convention de coopération, qui pourrait comprendre deux parties : une partie administrative et une partie technique, pour l'exploitation de la ligne et son cofinancement.

Proposition de trame pour la convention :

Introduction

- Visas des textes de lois concernés

Partie administrative

- Désignation des signataires de la convention et de leurs représentants
- Définition de l'objet de la convention : organisation et financement d'une ligne de bus transfrontalière
- Durée : date de prise d'effet de la convention et durée, qui pourrait être calquée sur celle de l'autorisation internationale de transport (maximum 5 ans)
- Conditions de renouvellement de la convention (reconduction expresse ou tacite)

- Conditions de résiliation : préciser les situations qui entraînent une résiliation immédiate de la convention (par exemple non-paiement, retrait de l'autorisation de transport...)
- Droit applicable aux obligations contenues dans la convention : français ou espagnol
- Conditions de règlement des litiges entre les signataires (tribunal compétent, arbitrage...)
- Conditions de suivi technique, administratif et financier de la convention, par exemple via un comité technique dont la composition le rôle et le fonctionnement peut être précisé dans la convention,
- Condition de suivi politique par exemple via un comité politique validant les décisions du comité technique,
- Conditions de modification de la convention, de conclusion et d'approbation des avenants.

Partie technique et financière

- Conditions d'exploitation de la ligne (par exemple description de la ligne, de ses modalités d'exploitation, définition des principes de politique tarifaire)
- Engagements financiers des signataires :
 - o principes généraux de financement de la ligne (au prorata du kilomètre par exemple),
 - o modalités de calcul de la contribution financière de chaque signataire pour le financement de la ligne,
 - o modalités d'actualisation de la contribution financière
 - o modalités de paiement de la Ville d'Irun à l'agglo.
- Régime de responsabilité vis à vis des tiers
- Régime d'assurance des signataires au regard des activités co-financées

C) Exemple de mise en œuvre d'une autre ligne transfrontalière

Ligne Euskadi Express

Question de la CA Sud Pays Basque : CD64 ligne 816 express (Quel processus ? quels éléments conventionnels pour la prolongation de la ligne 816 EUSKADI EXPRESS?)

La liaison transfrontalière résulte de la réorganisation d'une ligne existante. S'il y a bien une partie du trajet qui est effectuée en Espagne (quatre arrêts), il semblerait que cette ligne ait été organisée à la seule initiative du Conseil Général, sans co-financement de partenaires espagnols, dans la mesure où la ligne a son point de départ et son terminus en France.

D) Eléments de concurrence et de complémentarité

Question de la CA Sud Pays Basque : quelles conditions de non concurrence public/privé devrions nous prendre en compte ?

A priori le cadre opérationnel fournit par la DSP (loi Sapin) et le règlement européen n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, dit règlement sur les obligations de service public dans les transports (ROSP) suffit à éviter toute situation d'entrave à la libre concurrence.

Question de la CA Sud Pays Basque : quelles sont les autorités compétentes concernant l'orientation des passagers d'un réseau à l'autre (installation de signalétique d'information => navette fluviale lignes de bus - chemin de fer) ?

A priori chaque autorité organisatrice et ou entreprise de transport est compétente pour la signalétique sur son propre réseau, des autorisations complémentaires pouvant être nécessaires en fonction du lieu exact d'implantation de la signalétique, sur ou en-dehors du domaine public de la commune notamment ou dans les gares gérées par les gestionnaires de réseau.

A l'instar des démarches mises en place dans le cadre des pôles d'échanges multimodaux, il conviendrait d'engager une concertation en amont avec l'ensemble des organismes de compétents, afin de déterminer qui est en charge de mettre en place les différentes signalétiques dans chacun des lieux identifiés comme pouvant recevoir un panneau d'information, puis de définir comment ces panneaux peuvent être financés et installés par ces différents organismes.

Annexes

Fiche 1 : les dispositions s'appliquant aux conventions entre les autorités organisatrices

1.1 Traité de Bayonne

La conclusion de conventions de coopération transfrontalière entre collectivités territoriales [...] constitue le moyen de la coopération transfrontalière dans le cadre du présent Traité. [...] Ces conventions ont pour objet de permettre aux collectivités territoriales, dans les domaines d'intérêt commun, de créer et de gérer [...] des services publics et de coordonner leurs décisions (**Article 3**).

Lorsque des conventions prévoient la passation de contrats publics, en particulier des marchés publics, ceux-ci sont passés et exécutés dans le droit de la Partie contractante applicable à la collectivité territoriale [...] qui en assument la responsabilité. Toutefois, en ce qui concerne les procédures relatives à la publicité, à la mise en concurrence et au choix des entreprises, les collectivités territoriales mentionnent dans la convention les obligations qui leur sont imposées par leur droit interne, compte tenu de la nature de l'opération et de son coût. Elles prennent, sans porter atteinte au droit qui s'applique à ces contrats ou marchés publics, des mesures utiles pour permettre à chacune d'entre elles de respecter ses obligations dans les matières prévues ci-dessus dans le droit de la Partie contractante dont elles relèvent (**Article 8**).

Les conventions sont conclues pour une durée qui ne peut excéder dix années, à l'exception de celles de ces conventions qui ont pour objet la création ou la gestion d'un équipement (**Article 9**).

1.2 Code général des collectivités territoriales

Article L1115-1

Dans le respect des engagements internationaux de la France, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent mettre en œuvre ou soutenir toute action internationale annuelle ou pluriannuelle de coopération, d'aide au développement ou à caractère humanitaire.

A cette fin, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, le cas échéant, conclure des conventions avec des autorités locales étrangères. Ces conventions précisent l'objet des actions envisagées et le montant prévisionnel des engagements financiers. Elles entrent en vigueur dès leur transmission au représentant de l'Etat dans les conditions fixées aux [articles L2131-1, L2131-2, L3131-1, L3131-2, L4141-1 et L4141-2](#). Les [articles L2131-6, L3132-1 et L4142-1](#) leur sont applicables.

Fiche 2 : Dispositions s'appliquant à la demande d'autorisation de transport international

2.1 extrait du RCE 1073/2009 du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) no 561/2006

CHAPITRE I DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article 2 Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «transports internationaux»:

- a) les déplacements d'un véhicule dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans deux États membres différents, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers;
- b) les déplacements d'un véhicule dont le point de départ et le point d'arrivée se trouvent dans le même État membre, avec prise en charge ou dépose de voyageurs dans un autre État membre ou un pays tiers;
- c) les déplacements d'un véhicule au départ d'un État membre et à destination d'un pays tiers et vice versa, avec ou sans transit par un ou plusieurs États membres ou pays tiers; ou
- d) les déplacements d'un véhicule entre pays tiers, traversant en transit le territoire d'un ou de plusieurs États membres;

2. «services réguliers», les services qui assurent le transport de voyageurs selon une fréquence et sur un trajet déterminés, les voyageurs pouvant être pris en charge et déposés à des arrêts préalablement fixés;

(...)

7. «transports de cabotage»:

- soit les transports nationaux de voyageurs par route pour compte d'autrui assurés à titre temporaire par un transporteur dans un État membre d'accueil,
- soit la prise en charge et la dépose de voyageurs dans un même État membre au cours d'un service régulier international, dans le respect des dispositions du présent règlement, pour autant que ladite prise en charge et dépose ne constitue pas l'objet principal de ce service;

CHAPITRE III : SERVICES RÉGULIERS SOUMIS À AUTORISATION

Article 6 : Nature de l'autorisation

1. L'autorisation est établie au nom du transporteur et elle n'est pas cessible. Toutefois, un transporteur qui a reçu une autorisation peut, avec le consentement de l'autorité compétente de l'État membre sur le territoire duquel se trouve le point de départ, ci-après dénommée «autorité délivrante», faire effectuer le service par un sous-traitant.

Dans ce cas, l'autorisation mentionne le nom du sous-traitant et son rôle. Le sous-traitant remplit les conditions énoncées à l'article 3, paragraphe 1. Aux fins du présent paragraphe, on entend par point de départ «l'un des terminus du service».

Dans le cas d'une association d'entreprises pour l'exploitation d'un service régulier, l'autorisation est établie au nom de toutes les entreprises et elle mentionne les noms de tous les exploitants. Elle est remise à l'entreprise qui organise l'opération avec copie aux autres entreprises.

2. La durée maximale de validité de l'autorisation est de cinq ans. Elle peut être fixée à une période inférieure, soit à la demande du requérant, soit d'un commun accord par les autorités compétentes des États membres sur le territoire desquels les voyageurs sont pris en charge ou déposés.

3. L'autorisation détermine:

- a) le type de service;
- b) l'itinéraire du service, notamment les points de départ et d'arrivée;
- c) la durée de validité de l'autorisation;
- d) les arrêts et les horaires.

4. La Commission établit la forme des autorisations. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

5. L'autorisation habilite son ou ses titulaires à effectuer des services réguliers sur le territoire de tous les États membres par lesquels passe l'itinéraire du service.

6. L'exploitant d'un service régulier peut utiliser des véhicules de renfort pour faire face à des situations temporaires et exceptionnelles. Ces véhicules de renfort ne peuvent être utilisés que dans des conditions identiques à celles afférentes à l'autorisation visée au paragraphe 3.

Dans ce cas, le transporteur fait en sorte que les documents suivants se trouvent à bord du véhicule :

- a) une copie de l'autorisation du service régulier;
- b) une copie du contrat conclu entre l'exploitant du service régulier et l'entreprise qui met à disposition des véhicules de renfort ou un document équivalent;
- c) une copie certifiée conforme de la licence communautaire délivrée à l'exploitant fournissant les véhicules supplémentaires pour le service.

Article 7 : Introduction des demandes d'autorisation

1. Les demandes d'autorisation de services réguliers sont introduites auprès de l'autorité délivrante.

2. La Commission établit la forme des demandes. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 26, paragraphe 2.

3. Le demandeur fournit, à l'appui de sa demande d'autorisation, tout renseignement complémentaire qu'il juge utile ou qui lui est demandé par l'autorité délivrante, et notamment un schéma de conduite permettant de contrôler le respect de la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos ainsi qu'une copie de la licence communautaire.

Article 8 : Procédure d'autorisation

1. L'autorisation est délivrée en accord avec les autorités de tous les États membres sur le territoire desquels des voyageurs sont pris en charge ou déposés. L'autorité délivrante fournit à ces dernières, ainsi qu'aux autorités compétentes des États membres dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de voyageurs, en même temps que son appréciation, une copie de la demande et de tous autres documents utiles.

2. Les autorités compétentes des États membres dont l'accord a été demandé font connaître leur décision à l'autorité délivrante dans un délai de deux mois. Ce délai est calculé à partir de la date de réception de la demande d'accord qui figure dans l'accusé de réception. Si la décision reçue des autorités compétentes des États membres dont l'accord a été demandé est négative, elle est dûment motivée. Si l'autorité délivrante ne reçoit pas de réponse dans un délai de deux mois, les autorités consultées sont réputées avoir donné leur accord et l'autorité délivrante peut accorder l'autorisation.

Les autorités des États membres dont le territoire est traversé sans prise en charge ni dépose de voyageurs peuvent faire connaître à l'autorité délivrante leurs observations dans le délai indiqué au premier alinéa.

3. L'autorité délivrante prend une décision dans un délai de quatre mois à compter de la date d'introduction de la demande par le transporteur.

4. L'autorisation est accordée à moins que:

a) le demandeur ne soit pas en mesure d'exécuter le service faisant l'objet de la demande avec du matériel dont il a la disposition directe;

b) le demandeur n'ait pas respecté la législation nationale ou internationale en matière de transports par route, en particulier les conditions et prescriptions relatives aux autorisations de services de transports internationaux de voyageurs, ou ait commis des infractions graves à la législation communautaire dans le domaine des transports par route, notamment en ce qui concerne les normes applicables aux véhicules et les temps de conduite et de repos des conducteurs;

c) dans le cas d'une demande de renouvellement d'autorisation, les conditions de l'autorisation n'aient pas été respectées;

d) un État membre décide, sur la base d'une analyse détaillée, que le service concerné affecterait sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire en vigueur. Dans ce cas, l'État membre établit des critères non discriminatoires permettant de déterminer si le service qui fait l'objet de la demande affecterait sérieusement la viabilité du

service comparable susvisé et les communique à la Commission à la demande de celle-ci;

e) un État membre décide, sur la base d'une analyse détaillée, que la finalité principale du service n'est pas de transporter des voyageurs entre des arrêts situés dans différents États membres.

Dans le cas où un service international par autocars et autobus existant affecte sérieusement, sur les tronçons directs concernés, la viabilité d'un service comparable couvert par un ou plusieurs contrats de service public conformes au droit communautaire à la suite de circonstances exceptionnelles impossibles à prévoir lorsque l'autorisation a été accordée, un État membre peut, avec l'accord de la Commission, suspendre ou retirer l'autorisation d'exploiter le service international d'autobus et d'autocars après avoir donné un préavis de six mois au transporteur.

Le fait qu'un transporteur offre des prix inférieurs à ceux offerts par d'autres transporteurs par route, ou que la liaison en question est déjà exploitée par d'autres transporteurs par route, ne constitue pas en lui-même une justification pour refuser la demande.

5. L'autorité délivrante ainsi que les autorités compétentes de tous les États membres qui doivent intervenir dans la procédure de formation de l'accord prévu au paragraphe 1 ne peuvent rejeter les demandes que pour des raisons prévues dans le présent règlement.

6. Une fois accomplie la procédure prévue aux paragraphes 1 à 5, l'autorité délivrante accorde l'autorisation ou rejette formellement la demande.

Le rejet d'une demande est motivé. Les États membres garantissent aux transporteurs la possibilité de faire valoir leurs intérêts en cas de rejet de leur demande.

L'autorité délivrante informe de sa décision toutes les autorités visées au paragraphe 1 et leur envoie, le cas échéant, une copie de l'autorisation.

7. Si la procédure de formation de l'accord visé au paragraphe 1 ne permet pas à l'autorité délivrante de prendre une décision sur la demande, la Commission peut être saisie dans un délai de deux mois à compter de la date de communication d'une décision négative par un ou plusieurs États membres consultés conformément au paragraphe 1.

8. La Commission, après consultation des États membres concernés, prend, dans un délai de quatre mois à compter de la réception de la communication de l'autorité délivrante, une décision qui prend effet trente jours après notification aux États membres concernés.

9. La décision de la Commission reste applicable jusqu'au moment de la formation d'un accord entre les États membres concernés.

2.2 Extraits du Décret n°79-222 du 6 mars 1979 fixant le régime applicable aux transports routiers internationaux de voyageurs.

Article 4

a) Les services réguliers de transports internationaux de voyageurs entre Etats membres de l'Espace économique européen et la Confédération suisse sont soumis à l'autorisation préalable de l'autorité délivrante telle que définie à l'article 6.1 du règlement (CE) n° 1073/2009 précité ;

b) Les autres services réguliers et les services occasionnels de transports internationaux de voyageurs relèvent des autorisations des autorités compétentes de chacun des Etats concernés par le transport.

Article 8

Pour la France, l'autorité délivrante visée au a de l'article 4 ou l'autorité compétente visée au b de l'article 4 est le ministre chargé des transports ou un organisme agréé à cet effet, à l'exception des services limités à une région frontalière et à l'Etat limitrophe pour lesquels l'autorité délivrante visée au a de l'article 4 est le représentant de l'Etat dans la région concernée ou cet organisme.

2.3 Procédure d'autorisation (source Ministère de l'écologie)

Demande d'autorisation déposée en France pour un service reliant la France à un autre Etat membre de l'Union européenne ou à un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à la Confédération suisse

La procédure d'instruction des demandes, puis de délivrance et de gestion des autorisations est la suivante :

1. réception de la demande du transporteur ;
2. délivrance d'un avis de réception ;
3. analyse du dossier, demande éventuelle de pièces complémentaires ;
4. notification au demandeur du caractère complet du dossier ;
5. diffusion pour avis conformes du dossier à toutes les autorités délivrantes des Etats concernés par le service de transport (Etats traversés et Etat terminus du service) ;
6. réception des avis de ces autorités délivrantes, fourniture des éléments complémentaires qu'elles pourraient demander, prise en compte, ou justification du refus de prise en compte, de leurs observations ;
7. après accord de toutes les autorités délivrantes, délivrance pour le compte du ministre français chargé des transports de l'autorisation en un exemplaire original et autant de copies certifiées conformes que demandées par le transporteur ;
8. le cas échéant, notification au demandeur du refus de délivrance de l'autorisation ;
9. diffusion pour information de copies de l'autorisation au fur et à mesure de leur délivrance ;

- en copie sur support de papier ou en copie électronique en cas d'accord : aux autorités délivrantes des Etats concernés ;
 - en copie électronique (au format pdf), aux autorités françaises suivantes : le ministère chargé des transports (administration centrale chargée des transports routiers et services déconcentrés régionaux concernés) ; les services des douanes concernés
10. conservation, suivi et archivage des dossiers.

Le délai maximal d'instruction d'un dossier est de quatre mois à compter de la date de notification au demandeur du caractère complet du dossier déposé. Sur ces quatre mois, les autorités délivrantes des Etats concernés disposent de deux mois pour donner leur avis à compter de la date de réception par elles- mêmes du dossier.