



24 mai 2019

Contexte

Contact MOT :
Petia TZVETANOVA
Responsable de l'expertise
juridique
+33 (0)1 55 80 56 92

Le GECT Eurodistrict Strasbourg-Ortenau s'est adressée à la MOT avec une demande d'assistance dans le cadre de la transformation de la ligne de bus spécialisée à destination des travailleurs transfrontaliers entre Erstein (FR) et Lahr (DE) en une ligne de bus transfrontalière régulière intégrée au réseau public local.

A cet égard, les points d'interrogation soumis à la MOT sont les suivants :

- 1) Quel(s) montage(s) juridique(s) transfrontalier(s) possible(s) ? Quels délais ?
- 2) Les possibilités d'intégration tarifaire ?
- 3) Les possibilités d'une délégation de compétence au profit du GECT via les dispositifs juridiques actuels et à venir (notamment le Projet de loi d'orientation des mobilités – Projet LOM) ?

Cette ligne sera opérée par le transporteur ayant remporté la procédure d'appel d'offres (marché public) portant sur l'organisation de la ligne de bus transfrontalière.

Cette procédure pourrait être lancée par les deux autorités organisatrices des transports : la région Grand Est pour la partie française de la ligne et l'Ortenaukreis pour la partie allemande, mais aussi par l'une des deux autorités organisatrices qui, d'un commun accord, intégrerait la ligne en question dans son propre réseau public. Cette dernière solution faciliterait beaucoup la gestion de la ligne, car une seule des deux autorités se chargerait de l'ensemble des démarches et notamment de celles liées à son exploitation en transfrontalier. Les délais pourraient également être raccourcis dans ce dernier cas.

Concrètement, dans la première hypothèse il faudrait imaginer un montage juridique commun pour l'organisation de la ligne, tandis que dans la seconde, il s'agirait de conclure un contrat de délégation de service public de droit interne contenant seulement une clause permettant de conditionner la mise en place effective de la ligne transfrontalière à la conclusion d'une convention entre la région Grand Est et l'Ortenaukreis. En termes de délais, il faudrait prévoir le temps nécessaire à l'organisation de la ligne en interne par exemple, dans le réseau public français, mais aussi celui de la concertation finale avec l'Ortenaukreis pour la signature de la convention transfrontalière relative aux conditions techniques d'exploitation de la ligne.

Le montage juridique

Hypothèse n°1 : possibilités juridiques d'une organisation commune de la procédure de marché et délais indicatifs pour chacune d'elles

Les possibilités juridiques pour la mise en place d'une procédure commune de passation du marché public pour l'exploitation de la ligne transfrontalière sont essentiellement de deux ordres : un accord sans personnalité juridique propre ou un accord constitutif d'une structure commune à personnalité juridique propre.

Les délais indicatifs quant à eux, auront pour point de départ la fin de la prolongation de la phase test du bus transfrontalier, à savoir le mois de septembre 2020.

- 1. Une procédure commune sur le fondement d'un accord sans personnalité juridique propre (articles 3 à 6, 8 et 9 de l'Accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux du 23 janvier 1996, article L1115-1 du CGCT et articles L2113-6 à L2113-8 du Code de la commande publique sur les groupements de commandes, cf. Annexe)**

Cette hypothèse concerne la mise en place d'un **groupement de commande** entre les deux AOT.

Conformément à l'article 28 de l'ordonnance française du 23 juillet 2015, ayant transposé la Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE, des **groupements de commandes** peuvent être constitués entre des acheteurs afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés publics. Il peut être constitué entre tout acheteur, national ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Cette mutualisation des achats présente des intérêts indéniables de simplification des démarches. L'intérêt principal pour les acheteurs repose sur le lancement d'une consultation unique pour répondre aux besoins de plusieurs acheteurs en matière de travaux, de fournitures ou de services. Mais le groupement de commandes n'a pas la personnalité juridique ; il est donc nécessaire que chaque membre du groupement de commandes soit intéressé par la conclusion d'un ou des marchés publics qui seront conclus dans le cadre du groupement.

Le groupement de commandes est constitué par une convention constitutive qui définit les règles de fonctionnement du groupement, sans avoir besoin de faire l'objet d'une publicité particulière.

Certaines mentions sont nécessaires :

- la durée ;
- l'objet ;
- le caractère ponctuel ou pérenne du groupement ;

- lorsque le groupement de commandes est constitué avec des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices d'autres Etats membres de l'Union européenne, le droit applicable au marché public, choisi parmi les droits des Etats membres dont ils relèvent ;
- la désignation du membre chargé de mener tout ou partie de la procédure de passation ou de l'exécution du marché public au nom et pour le compte des autres membres (ci-après appelé « coordonnateur ») ;
- le rôle respectif du coordonnateur et des autres membres ;
- les modalités d'adhésion et de retrait des membres.

Certains de ces éléments doivent cependant être portés à la connaissance des candidats potentiels dès lors qu'ils sont susceptibles d'avoir une influence sur l'établissement de leurs offres. Tel est le cas entre autres, de la répartition des responsabilités et du droit applicable aux marchés publics.

La convention constitutive doit nécessairement entrer en vigueur avant le lancement des procédures de passation.

Une commission d'appel d'offres : article L1414-3 du CGCT : la constitution d'une commission d'appel d'offres est obligatoire dans l'hypothèse où le groupement de commandes est composé en majorité de collectivités territoriales ou d'établissements publics locaux autres qu'un établissement public social ou médico-social. La convention constitutive d'un groupement de commandes peut prévoir que la commission d'appel d'offres compétente est celle du coordonnateur du groupement.

Un coordonnateur : les nouvelles dispositions relatives aux groupements de commandes permettent de confier, dans la convention constitutive, à plusieurs coordonnateurs (c'est-à-dire à un ou plusieurs de ses membres) la charge de mener tout ou partie de la procédure de passation ou d'exécution. En effet, la qualité de mandataire s'attache au coordonnateur. Lorsque le coordonnateur est chargé, conformément à la répartition prévue dans la convention constitutive du groupement de commandes, de l'exécution du marché public, il convient de définir précisément les missions qui relèvent de sa compétence.

Les obligations de chaque maître d'ouvrage, même coordonnées, restent séparées. La loi n°85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée (dite loi MOP) interdit au maître de l'ouvrage, qui est la personne morale pour qui l'ouvrage est construit, de se dessaisir de ses missions. L'article 3 de cette loi autorise le maître d'ouvrage à confier, dans certaines limites, certaines de ses attributions à un mandataire ; les missions qui peuvent lui être dévolues sont énumérées de façon exhaustive à cet article. Ainsi, en vertu du 2° de l'article 3 de la loi MOP, le mandataire peut signer le contrat de maîtrise d'œuvre, mais il doit recueillir préalablement l'approbation du maître d'ouvrage sur le choix de l'attributaire. Les contrats que le coordonnateur du groupement de commandes conclut doivent donc être approuvés par chaque membre du groupement, en sa qualité de maître d'ouvrage.

Points de vigilance et recommandations :

-Faute de pouvoir déléguer la maîtrise d'ouvrage au coordonnateur, le recours au groupement de commandes peut donc s'avérer complexe pour des résultats limités. Il ne semble pas adapté à la réalisation d'une opération unique. Il semblerait plus intéressant de recourir à la co-maîtrise d'ouvrage : un maître d'ouvrage unique, à savoir un tiers ou une structure créée à cet effet, dont les organes sont exclusivement compétents, chargé d'exercer les compétences relevant de la maîtrise d'ouvrage (point 2.).

-La constitution du groupement de commandes se réalise forcément sur le fondement d'une législation interne. Or, lorsque ce fondement constitue l'ordonnance française du 23 juillet 2015 et qu'une des personnes membre de ce groupement n'y est pas soumise (en l'espèce, l'Ortenaukreis), ce dernier devra obligatoirement appliquer les règles de l'ordonnance, y compris pour les besoins de cette personne étrangère. Les mêmes règles équivalentes issues du droit allemand, ayant transposé la Directive 2014/24/UE, devraient s'appliquer en cas de constitution d'un groupement de commandes sur le fondement du droit allemand.

Le calendrier indicatif d'une procédure commune sur le fondement d'un accord sans personnalité juridique propre est le suivant :

- ≡ 09/2020 : lancement de la procédure de conclusion de la convention constitutive du groupement de commandes
- ≡ 12/2020 : Lancement de la procédure d'appel d'offres par les deux AOT
- ≡ Concertation des deux AOT sur le choix du candidat et autorisation de signature du contrat
- ≡ 02/2021 : notification au candidat retenu et signature des deux marchés d'exploitation de la ligne
- ≡ Novembre à février 2021 : travail avec les deux AOT et le délégataire pour préciser les détails techniques de la ligne, signature de la ou des conventions techniques entre les deux AOT
- ≡ 05/2021 : exploitation opérationnelle de la ligne de bus transfrontalière.

2. Une procédure commune sur le fondement d'un accord constitutif d'une structure à personnalité juridique propre (articles 10 à 15 de l'Accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux du 23 janvier 1996, articles L1115-4 à L1115-4-2 du GCCT, cf. Annexes)

L'intérêt de créer une structure commune réside dans le fait qu'elle pourra non seulement assurer la passation du marché public avec le prestataire retenu mais également la maîtrise d'ouvrage unique de la ligne de bus transfrontalière.

Cette structure peut prendre la forme d'un groupement local de coopération transfrontalière (GLCT).

Cependant, la création d'une telle structure transfrontalière risque de prolonger déraisonnablement les délais de mise en place de la ligne régulière.

Le calendrier indicatif d'une procédure commune sur le fondement d'un accord avec personnalité juridique propre est le suivant :

- ≡ 09/2020 : lancement de la procédure de constitution du groupement à personnalité propre
- ≡ 04/2021 : création du GLCT
- ≡ 06/2021 : lancement de la procédure d'appel d'offres par la nouvelle structure
- ≡ Concertation interne sur le choix du candidat et signature du contrat
- ≡ 09/2021 : notification au candidat retenu et signature du marché d'exploitation de la ligne
- ≡ 11/2021 : exploitation opérationnelle de la ligne de bus transfrontalière

Enfin, les deux AOT peuvent également décider de confier cette même mission de maîtrise d'œuvre commune de la ligne transfrontalière à une structure juridique existante. Pour ce faire cependant et en application du droit français en vigueur, elles doivent toutes les deux être membres de celle-ci (par exemple, adhérer au GECT Strasbourg-Ortenau afin de lui permettre d'assurer la gestion de la ligne en leur nom).

Hypothèse n°2 : délais indicatifs d'organisation de la procédure d'appel d'offre par l'une des deux AOT

A condition que les deux AOT se mettent d'accord, l'une d'entre elles pourrait intégrer la ligne de bus entre Erstein (FR) et Lahr (DE) dans son propre réseau public.

Cela peut être, par exemple, la région Grand Est qui va donc conclure un contrat de délégation de service public avec un prestataire qui assurera donc l'exploitation de la ligne, exploitation qui serait par ailleurs conditionnée à la conclusion d'une convention relative aux conditions techniques de celle-ci entre la région et l'Ortenaukreis.

- ≡ 09/2020 : conclusion d'une convention entre la région Grand Est l'Ortenaukreis permettant l'intégration de la ligne de bus actuelle dans le réseau public français
- ≡ 11/2020 : intégration effective
- ≡ 12/2020 : Lancement de la procédure d'appel d'offres par la région
- ≡ 02/2021 : notification au candidat retenu et signature de la délégation d'exploitation de la ligne
- ≡ Février à mai 2021 : travail avec les deux AOT et le délégataire pour préciser les détails techniques de la ligne, signature de la ou des conventions techniques entre les deux AOT
- ≡ 06/2021 : exploitation opérationnelle de la ligne de bus transfrontalière.

La demande d'autorisation de transport international (cf. Annexe, fiche 2)

En résumé :

- ≡ Il revient au délégataire de **demander une autorisation de transport international auprès du Préfet de Région** (cette démarche s'impose dans les deux types d'organisation juridique : dans le cas où la région intègre la ligne dans son réseau public, mais également dans le cas où les deux AOT assurent ensemble la signature du marché transfrontalier, la région Grand Est pouvant être considérée comme point de départ de la ligne ou encore comme l'un de ses terminus). Le délai d'examen de la demande est de 4 mois à compter de la date à laquelle les détails techniques d'exploitation de la ligne sont arrêtés. Voir pour les démarches la fiche 2 en Annexe ;
- ≡ Dès la signature du ou des deux contrats de marché public, les deux autorités organisatrices peuvent engager la négociation d'une convention afin de fixer les modalités communes d'exploitation de la ligne ;
- ≡ 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.**

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

Questions administratives

- *demande d'autorisations nationales ou autres ? côté français et allemand ? et par qui dans chaque cas ?*
- *qui est compétent pour signer la convention (l'Ortenaukreis ? le GECT avec délégation de compétence ?) ?*
- *quel est le meilleur montage juridique : convention tripartite associant le délégataire ?*

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 région Grand Est, en tant qu'autorité organisatrice de la partie française de la ligne transfrontalière.

L'on peut également envisager que la ligne fasse partie de son réseau et qu'elle soit prolongée de l'autre côté de la frontière. L'organisation de ce tronçon français de la ligne relève des dispositions du code général des collectivités territoriales et plus particulièrement des articles L1411-1 et suivants.

- ≡ L'Ortenaukreis, en tant qu'autorité organisatrice de la partie allemande de la ligne transfrontalière.
Cette autorité peut également intervenir en tant que co-financier (aux côtés de ses partenaires allemands) d'une ligne française qui traverse la frontière : les relations juridiques et financières entre l'Ortenaukreis et la région Grand Est seront organisées dans le cadre de l'Accord de Karlsruhe du 23 janvier 1996, relatif à la coopération transfrontalière entre collectivités territoriales.
- ≡ Le futur délégataire qui remportera l'appel d'offres des deux AOT 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 allemandes 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.

Le GECT Strasbourg-Ortenau 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 :

- ≡ En cas de passation d'un marché commun avec ou sans personnalité juridique, le droit des services publics français qui s'applique à la partie française de la ligne et le droit allemand des marchés publics qui s'applique à la partie allemande de la ligne ;
- ≡ En cas d'extension d'une ligne faisant partie du réseau des transports de la région Grand Est, le droit des services publics français qui s'applique au futur marché public (CGCT) : il empêche de dissocier la ligne transfrontalière du reste de l'offre transport de la région et fait de celle-ci la seule interlocutrice du délégataire ;
- ≡ Le droit de la coopération transfrontalière (Accord de Karlsruhe), 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 mettant en place des organismes transfrontaliers sans ou avec la personnalité juridique propre ;

- ≡ Le droit européen des transports (RCE 1073/2009), qui oblige le transporteur à demander une autorisation de transport international pour franchir la frontière franco-allemande, une fois le marché signé. Conformément aux dispositions de l'article 8 du Décret français 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).

Résumé : 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 soit dans le cadre d'une DSP, procédure strictement française, à laquelle l'Ortenaukreis ne participera pas en tant que tel, soit dans le cadre de deux marchés publics pour chaque partie de la ligne, soit enfin dans le cadre d'un marché public unique porté par une structure commune.

En ce qui concerne les différents interlocuteurs de l'entreprise de transport dans les trois cas :

-DSP : la région Grand Est sera l'unique interlocuteur de l'entreprise de transport sélectionné.

Il convient donc dans ce cas 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 technique et financière entre la région Grand Est et l'Ortenaukreis (une fois l'autorisation de transport internationale obtenue, voir ci-après) ;

-Deux marchés publics pour chaque partie de la ligne : deux interlocuteurs ; la région Grand Est et l'Ortenaukreis ;

-Un marché public : la structure commune qui assure sa passation sera l'unique interlocuteur de l'entreprise de transport.

Le lancement de la ligne transfrontalière sera 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, vient celle de la signature d'une convention entre la région Grand Est et l'Ortenaukreis. 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.

Enfin, ce retard risque également d'être observé en cas de mise en place d'une structure juridique commune pour l'exploitation de la ligne.

Les possibilités d'intégration tarifaire

La deuxième question posée à la MOT est celle des possibilités d'intégration tarifaire de la future ligne de bus régulier dans les systèmes tarifaires des réseaux publics existants.

La meilleure solution à cet égard reste celle trouvée d'un commun accord à inscrire dans la convention entre la région Grand Est et l'Ortenaukreis ; le plus simple étant de faire relever les tarifs de la future ligne de l'un des deux réseaux publics nationaux (réseau de bus du Grand Est pour le côté français et Tarifverbund TGO pour le côté allemand) avec un éventuel supplément pour la traversée de la frontière.

Cependant, la mise en œuvre de chacune des 3 hypothèses proposées pour l'exploitation de la ligne, à savoir le marché commun sans structure juridique, le marché commun avec structure juridique ou l'intégration de la ligne dans d'un des deux réseaux publics nationaux (par exemple, le réseau public de la région Grand Est) aura des incidences différentes sur l'intégration de ses tarifs mais aussi sur ses sources de financements possibles.

Premièrement, si l'appel d'offre relatif à l'exploitation de la ligne de bus transfrontalière est organisé sur la base **d'un accord entre les deux AOT, avec groupement de commandes**, deux marchés publics seront signés entre l'exploitant sélectionné et chacune de ces AOT, mais sur la base d'une seule des législations internes régissant le droit des marchés publics. Dans ce cas, un travail de concertation entre les deux AOT et le délégataire pour préciser les détails techniques et financiers de la ligne, ainsi que la signature d'une ou des conventions techniques entre les deux AOT s'imposent.

Cette hypothèse semble la plus égalitaire, mais elle suppose des échanges et une bonne entente permanents entre les partenaires.

Deuxièmement, si l'appel d'offre relatif à l'exploitation de la ligne de bus transfrontalière est organisé **par une structure juridique commune associant les deux AOT**, l'intégration tarifaire de la ligne de bus transfrontalière au sein d'un des deux réseaux publics en présence semble le plus facilement réalisable ; elle pourra être décidée en fonction du droit interne applicable aux marchés publics passés par la structure.

Troisièmement, si **d'un commun accord les deux AOT confient à l'une d'entre elle le soin d'organiser la ligne de bus transfrontalière en l'intégrant notamment dans son propre réseau public** et en la prolongeant de manière à ce qu'elle puisse traverser la frontière avec le même exploitant (conclusion d'une DSP), cette exploitation serait conditionnée à la conclusion d'une convention relative aux conditions techniques et financières de celle-ci entre la région Grand Est et l'Ortenaukreis. Cette concertation entre les deux

AOT devrait permettre dans ce cas de déterminer les conditions tarifaires de l'ensemble de la ligne sur la base du tarif appliqué au sein du réseau public interne de départ de la ligne.

Cette dernière hypothèse présente cependant un inconvénient qui est celui du cofinancement limité de cette ligne par l'autre AOT que celle dont le réseau public l'intègre. Ainsi, en application du principe de territorialité, en cas d'intégration de la ligne dans le réseau public de la région Grand Est, l'Ortenaukreis ne pourra financer que le tronçon de la ligne passant sur son territoire.

La convention de coopération entre la région Grand Est et l'Ortenaukreis devra comporter quelques mentions indispensables. Parmi celles-ci :

- Les conditions d'exploitation de la ligne (par exemple, description de la ligne, modalités d'exploitation, définition des principes de politique tarifaire, etc.) ;
- Les 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 l'Ortenaukreis à la région Grand Est (dans la troisième hypothèse) ;
- Le régime de responsabilité vis à vis des tiers ;
- Le régime d'assurance des signataires au regard des activités cofinancées, etc.

Enfin, en ce qui concerne la question de l'intégration tarifaire d'une ligne de transport transfrontalière aux réseaux publics locaux, la MOT recommande au GECT Strasbourg-Ortenau de se rapprocher d'acteurs locaux ayant déjà eu à traiter de telles questions sur leurs territoires.

La MOT peut notamment proposer des contacts au sein de **l'Eurométropole de Strasbourg** (cf. ligne de tram transfrontalière Strasbourg-Kehl), mais également de **l'Eurégio Meuse-Rhin** (cf. de nombreuses lignes de bus et de trains traversant les frontières à l'intérieur de l'Eurégio).

Les possibilités d'une délégation de compétence au profit du GECT via les dispositifs juridiques actuels et à venir

(notamment le Projet de loi d'orientation des mobilités – Projet LOM)

En application du droit français en vigueur, un GECT, régi par les dispositions relatives aux syndicats mixtes ouverts en France (lorsque celles-ci n'entrent en contradiction ni avec celles du règlement (CE) No 1082/2006 modifié par le règlement (UE) No 1302/2013, ni avec la convention constitutive et les statuts du groupement) des articles L5711-1 à L5722-11 du Code général des collectivités territoriales, ne peut pas recevoir de délégations de compétences ; **il n'exerce que des missions qui lui sont confiées par ses membres dans le strict cadre des compétences de ces derniers.**

Cela étant, « *En ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, les Länder peuvent transférer dans des cas particuliers des compétences de souveraineté à des institutions de coopération de voisinage, conformément à l'esprit de l'article 24, paragraphe 1a, de la Loi fondamentale pour la République fédérale d'Allemagne, dans la mesure où les conditions de droit interne sont réunies à cet effet.* » : article 3.3 de l'Accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux du 23 janvier 1996.

Par ailleurs, aux termes de **l'article 13 (2) du traité franco-allemand d'Aix-la-Chapelle du 22 janvier 2019** : « *..., dans le respect des règles constitutionnelles respectives des deux États et dans les limites du droit de l'Union européenne, les deux États dotent les collectivités territoriales des territoires frontaliers et les entités transfrontalières comme les eurodistricts de compétences appropriées, de ressources dédiées et de procédures accélérées permettant de surmonter les obstacles à la réalisation de projets transfrontaliers, en particulier dans les domaines économique, social, environnemental, sanitaire, énergétique et des transports. Si aucun autre moyen ne leur permet de surmonter ces obstacles, des dispositions juridiques et administratives adaptées, notamment des dérogations, peuvent également être accordées. Dans ce cas, il revient aux deux États d'adopter la législation appropriée.* »

Quant au projet de **loi d'orientation des mobilités LOM** (en cours d'examen en commissions à l'AN), il introduit de véritables évolutions portant nouveaux transferts de compétences possibles des autorités organisatrices des transports vers d'autres entités. Ainsi, selon le **nouvel article L1231-1, III du Code des transports** : « ***La communauté de communes sur le territoire de laquelle la région est devenue l'autorité organisatrice de la mobilité en application du II peut néanmoins délibérer pour demander à cette dernière le transfert de la compétence d'organisation de la mobilité, en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou si elle a délibéré en vue de créer un syndicat mixte mentionné aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du code général des collectivités territoriales doté de la compétence en matière de mobilité ou en vue d'adhérer à un tel syndicat.***

Lorsqu'il est demandé, ce transfert est de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant la délibération de la communauté de communes. Le transfert des services de transports publics réguliers, à la demande ou scolaire intervient dans un délai convenu avec la région. »

Eu égard à ce qui précède et notamment aux regards des évolutions proposées par le nouveau cadre interétatique, il y a lieu de s'interroger sur des possibles évolutions législatives en France permettant à terme une délégation de compétence transport au profit d'un groupement européen de coopération territoriale comme le GECT Strasbourg-Ortenau.

Le projet de loi LOM semble déjà faire figurer dans l'esprit même du nouvel article L1231-1 du Code des transports cette évolution, puisque les GECT sont considérés en France comme des syndicats mixtes et en tant que tels sont soumis aux articles L5711-1 et L5721-2 du code général des collectivités territoriales.

Il ne reste plus qu'à attendre la loi de ratification du traité d'Aix-la-Chapelle afin de savoir si les autorités françaises entérinent cette évolution, à travers le cas échéant une réforme constitutionnelle à mettre en œuvre.

Annexes

Fiche 1 : Les dispositions s'appliquant aux conventions passées par les autorités organisatrices des transports FR-DE

1.1 Accord de Karlsruhe sur la coopération transfrontalière entre les collectivités territoriales et organismes publics locaux du 23 janvier 1996

Art. 3. Conventions de coopération :

« 1. Les collectivités territoriales ou organismes publics locaux peuvent conclure entre eux des conventions de coopération dans les domaines de compétence communs qu'ils détiennent en vertu du droit interne qui leur est applicable. (...).

2. L'objet des conventions de coopération est de permettre aux partenaires de coordonner leurs décisions, de réaliser et de gérer ensemble des équipements ou des services publics d'intérêt local commun. Ces conventions de coopération peuvent prévoir à cette fin la création d'organismes de coopération dotés ou non de la personnalité juridique dans le droit interne de chaque Partie.

3. En ce qui concerne la République fédérale d'Allemagne, les Länder peuvent transférer dans des cas particuliers des compétences de souveraineté à des institutions de coopération de voisinage, conformément à l'esprit de l'article 24, paragraphe 1a, de la Loi fondamentale pour la République fédérale d'Allemagne, dans la mesure où les conditions de droit interne sont réunies à cet effet. »

Art. 5 Mandat, délégation et concession de service public :

« 2. Les concessions ou délégations de service public auxquelles une collectivité territoriale ou un organisme public local relevant d'une Partie pourrait procéder au profit d'une collectivité territoriale ou d'un organisme public local d'une autre Partie ou d'un organisme de coopération transfrontalière visé aux articles 10 et 11 du présent Accord sont soumises aux dispositions et procédures définies par la législation interne de chacune des Parties. »

Art. 6 Passation de marchés publics :

« 1. Lorsque des conventions de coopération prévoient la passation de marchés publics, celle-ci est soumise au droit de la Partie applicable à la collectivité territoriale ou à l'organisme de coopération visé aux articles 10 et 11 qui en assume la responsabilité.

2. Si des collectivités territoriales ou des organismes publics locaux relevant des autres Parties participent directement ou indirectement au financement de ce marché public, la convention mentionne les obligations qui sont faites à chaque collectivité territoriale ou organisme public local pour une opération de ce type, compte tenu de sa nature et de son coût, en matière de procédure relatives à la publicité, à la mise en concurrence et au choix des entreprises.

3. Les collectivités territoriales ou organismes publics locaux prennent toutes mesures utiles pour permettre à chacun d'entre eux de

respecter ses obligations dans son droit interne sans porter atteinte au droit qui s'applique à ces marchés publics. »

Art. 8 Organismes de coopération transfrontalière :

« 1. Les conventions de coopération transfrontalière peuvent prévoir la création **d'organismes sans personnalité juridique** (article 9), la création **d'organismes dotés d'une personnalité juridique** ou la participation à ces organismes (article 10), ou la **création d'un groupement local de coopération transfrontalière** (article 11), de manière à prévoir la mise en œuvre efficace de la coopération transfrontalière.

2. Lorsqu'une collectivité territoriale ou un organisme public local envisage de créer un organisme de coopération transfrontalière ou de participer à un tel organe hors de l'Etat dont il relève, cette création ou cette participation requiert une autorisation préalable selon les conditions du droit interne de la Partie dont il relève.

3. L'autorité chargée du contrôle informe les autorités compétentes dans les Parties des dispositions qu'elle envisage de prendre et des résultats de son contrôle dans la mesure où cette information peut avoir une incidence sur la coopération des collectivités territoriales ou des organismes publics locaux participant à cette coopération.

4. Les statuts de l'organisme de coopération transfrontalière et ses délibérations sont rédigés dans la langue de chacune des Parties. Les statuts ou les délibérations d'un organisme de coopération transfrontalière impliquant une collectivité territoriale ou un organisme public local luxembourgeois ou suisse peuvent être rédigés en langue française ou allemande. »

Art. 9 Organismes sans personnalité juridique :

« 1. Les collectivités territoriales ou organismes publics locaux peuvent, conformément à l'article 3, créer des organismes communs sans personnalité juridique ni autonomie budgétaire, tels que des conférences, des groupes de travail intercommunaux, des groupes d'étude et de réflexion, des comités de coordination pour étudier des questions d'intérêt commun, de formuler des propositions de coopération, échanger des informations ou encourager l'adoption par les organismes concernés de mesures nécessaires pour mettre en œuvre les objectifs définis.

2. Un organisme sans personnalité juridique ne peut adopter de décisions engageant ses membres ou des tiers.

3. La convention de coopération qui prévoit la création d'organismes sans personnalité juridique contient des dispositions sur :

- a) les domaines devant faire l'objet des activités de l'organisme,
- b) la mise en place et les modalités de travail de l'organisme,
- c) la durée pour laquelle il est constitué.

4. L'organisme sans personnalité juridique est soumis au droit défini par la convention de coopération. »

Art. 10 Organismes dotés d'une personnalité juridique :

« Les collectivités territoriales ou organismes publics locaux peuvent participer à des organismes dotés de la personnalité juridique ou créer de tels organismes si ces derniers appartiennent à une catégorie d'organismes habilités dans le droit interne de la Partie où ils ont leur siège à comprendre des collectivités territoriales étrangères. »

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.

Article L1115-4

Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent, dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France, adhérer à un organisme public de droit étranger ou participer au capital d'une personne morale de droit étranger auquel adhère ou participe au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales d'un Etat membre de l'Union européenne ou d'un Etat membre du Conseil de l'Europe.

Cette adhésion ou cette participation est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans la région. Elle fait l'objet d'une convention avec l'ensemble des membres adhérant à l'organisme public en cause ou participant au capital de la personne morale en cause. Cette convention détermine la durée, les conditions, les modalités financières et de contrôle de cette adhésion ou de cette participation. Le total de la participation au capital ou aux charges d'une même personne morale de droit étranger des collectivités territoriales françaises et de leurs groupements ne peut être supérieur à 50 % de ce capital ou de ces charges.

La convention prévue à l'alinéa précédent entre en vigueur dès sa transmission au représentant de l'Etat dans les conditions fixées aux [articles L. 2131-1, L. 2131-2, L. 3131-1, L. 3131-2, L. 4141-1 et L. 4141-2](#). Les [articles L. 2131-6, L. 3132-1 et L. 4142-1](#) sont applicables à cette convention.

Les comptes, certifiés par un commissaire aux comptes, ainsi que le rapport d'activité des personnes morales de droit étranger aux capitaux desquels participent les collectivités territoriales et leurs groupements sont chaque année annexés au budget de ces personnes publiques. Il en est de même des comptes et du rapport d'activité des organismes publics de droit étranger auxquels adhèrent les collectivités territoriales et leurs groupements. Cette annexe précise le montant de la participation de chacune de ces personnes publiques.

Article L1115-4-1

Dans le cadre de la coopération transfrontalière, les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent créer avec des collectivités territoriales étrangères et leurs groupements un groupement local de coopération transfrontalière dénommé district européen, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

L'objet du district européen est d'exercer les missions qui présentent un intérêt pour chacune des personnes publiques participantes et de créer et gérer des services publics et les équipements afférents.

La personnalité morale de droit public lui est reconnue à partir de la date d'entrée en vigueur de la décision de création. Cette création est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans la région où le district européen a son siège.

Sauf stipulation internationale contraire, les dispositions du [titre II du livre VII de la cinquième partie](#) sont applicables au district européen.

Les collectivités territoriales étrangères et leurs groupements peuvent adhérer à des syndicats mixtes existants créés dans le cadre des dispositions du titre II du livre VII de la cinquième partie. Cette adhésion entraîne de plein droit la transformation de ces syndicats mixtes en districts européens dans les conditions fixées aux alinéas précédents.

Article L1115-4-2

Dans le cadre de la coopération transfrontalière, transnationale ou interrégionale, les collectivités territoriales, leurs groupements et, après autorisation de leur autorité de tutelle, les organismes de droit public au sens 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 peuvent, dans les limites de leurs compétences et dans le respect des engagements internationaux de la France, créer avec les collectivités territoriales, les groupements de collectivités territoriales et les organismes de droit public des Etats membres de l'Union européenne, ainsi qu'avec les Etats membres de l'Union européenne ou les Etats frontaliers membres du Conseil de l'Europe, un groupement européen de coopération territoriale de droit français, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

Cette création est autorisée par arrêté du représentant de l'Etat dans la région où le groupement européen de coopération territoriale a son

siège. La personnalité morale de droit public lui est reconnue à partir de la date d'entrée en vigueur de la décision de création. Les dispositions du [titre II du livre VII de la cinquième partie](#) qui ne sont pas contraires aux règlements communautaires en vigueur lui sont applicables.

Un groupement européen de coopération territoriale de droit français peut être dissous par décret motivé pris en conseil des ministres et publié au Journal officiel.

Les collectivités territoriales, leurs groupements et, après autorisation de leur autorité de tutelle, les organismes de droit public au sens de la directive 2004/18/ CE du Parlement européen et du Conseil, du 31 mars 2004, précitée peuvent, dans les limites de leurs compétences, dans le respect des engagements internationaux de la France et sous réserve de l'autorisation préalable du représentant de l'Etat dans la région, adhérer à un groupement européen de coopération territoriale de droit étranger.

Articles L1411-1 à L1411-19 : Les délégations de services publics (dispositions françaises)

Articles L1414-1 à L1414-4 : Les marchés publics (dispositions françaises)

1.3. Ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics (France)

1.4. Code de la commande publique

Sous-section 2 : Groupement de commandes Article L2113-6

Des groupements de commandes peuvent être constitués entre des acheteurs afin de passer conjointement un ou plusieurs marchés. Un groupement de commandes peut également être constitué, aux mêmes fins, entre un ou plusieurs acheteurs et une ou plusieurs personnes morales de droit privé qui ne sont pas des acheteurs, à condition que chacun des membres du groupement applique, pour les achats réalisés dans le cadre du groupement, les règles prévues par la présente partie.

Article L2113-7

La convention constitutive du groupement, signée par ses membres, définit les règles de fonctionnement du groupement. Elle peut confier à l'un ou plusieurs de ses membres la charge de mener tout ou partie de la procédure de passation ou de l'exécution du marché au nom et pour le compte des autres membres. Les acheteurs membres du groupement de commandes sont solidairement responsables des seules opérations de passation ou d'exécution du marché qui sont menées conjointement en leur nom et pour leur compte selon les stipulations de la convention constitutive.

Article L2113-8

Un groupement de commandes peut être constitué avec des acheteurs d'autres Etats membres de l'Union européenne, à condition que ce choix n'ait pas été fait dans le but de se soustraire à l'application de dispositions nationales qui intéressent l'ordre public. Nonobstant les dispositions du second alinéa de l'article [L. 2113-7](#), et sous réserve des stipulations d'accords internationaux et d'arrangements administratifs, entre les Etats membres dont ils relèvent, les membres du groupement s'accordent sur la répartition des responsabilités ainsi que sur le droit applicable au marché, choisi parmi les droits de ces Etats.

Fiche 2 : Les 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.