



14ème législature

Question N° : 25630	De M. Joaquim Pueyo (Socialiste, républicain et citoyen - Orne)	Question écrite
Ministère interrogé > Redressement productif		Ministère attributaire > Économie, redressement productif et numérique
Rubrique > marchés publics	Tête d'analyse > appels d'offres	Analyse > transport public. critères.
Question publiée au JO le : 30/04/2013 Réponse publiée au JO le : 19/08/2014 page : 7013 Date de changement d'attribution : 03/04/2014 Date de renouvellement : 27/08/2013		

Texte de la question

M. Joaquim Pueyo appelle l'attention de M. le ministre du redressement productif sur les difficultés industrielles que rencontrent les entreprises spécialisées dans la conception et la fabrication d'autocars destinés au transport scolaire et à l'exploitation de lignes régulières. En effet, malgré leurs efforts importants en termes d'investissements et d'innovation, la compétitivité de ces entreprises s'érode sur le marché français au profit de leurs concurrents, dont les stratégies de délocalisation de la production confèrent des marges de manœuvres commerciales plus importantes. Cette filière pourrait pourtant prétendre à se développer avec la relocalisation de la production des véhicules destinés au niveau national. Aussi, il lui demande s'il compte permettre aux autorités publiques, donneurs d'ordre auprès des principaux groupes de transports public, d'imposer des critères, dans le cadre d'appels d'offres, qui replaceraient les productions françaises dans le jeu d'une concurrence saine.

Texte de la réponse

Le droit de la commande publique ne permet pas de retenir des critères liés à l'origine ou à l'implantation géographique des candidats aux marchés publics. L'utilisation de tels critères constituerait une méconnaissance des règles européennes et constitutionnelles de la commande publique. En droit de l'Union européenne, le principe d'égalité de traitement interdit les discriminations entre les entreprises européennes en fonction de leur pays d'origine. La jurisprudence européenne a ainsi considéré que les critères d'évaluation liés à la présence d'installations de production sur le territoire national étaient discriminatoires (CJCE, 27 octobre 2005, aff. C-158/03, Commission c/ Espagne). Toutefois, des dispositions permettent de favoriser les constructeurs d'autocars dont la compétitivité ne se fonde pas uniquement sur le prix, à l'image des constructeurs européens. Tous les acheteurs publics doivent, depuis l'entrée en vigueur de l'article 12 de la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne et du décret n° 2011-493 du 5 mai 2011, prendre en compte des incidences énergétiques et environnementales des autobus et autocars, lorsque la valeur estimée du marché est égale ou supérieure aux seuils européens. Cela concerne tous les acheteurs publics soumis au code des marchés publics (article 75-1 du code des marchés publics) et tous ceux soumis à l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics. La loi du 5 janvier 2011 prévoit aussi que les personnes auxquelles ont été confiées la gestion et l'exploitation d'un service public de transport de voyageurs doivent respecter les mêmes contraintes lorsqu'elles achètent des véhicules pour les besoins de ce service. Cela concerne les personnes publiques ou privées

qui sont, soit titulaires d'un contrat de délégation de service public de transport de personnes, soit bénéficiaires d'une dévolution par acte unilatéral, comme la Régie autonome des transports parisiens. Ces dispositions sont complétées par les dispositions applicables aux opérateurs de réseaux de l'article 159 du code des marchés publics et de l'article 31 du décret n° 2005-1308 du 20 octobre 2005 modifié relatif aux marchés passés par les entités adjudicatrices mentionnées à l'article 4 ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics, qui transpose le système de préférence européenne prévu à l'article 58 de la directive n° 2004/17/CE relative aux « secteurs spéciaux ». Ainsi, une offre contenant des produits originaires de pays tiers, avec lesquels l'Union européenne n'a conclu aucune convention sur les marchés publics, peut être rejetée lorsque la valeur de ces produits représente plus de 50 % de la valeur totale des produits composant ces offres. De plus, lorsque plusieurs offres sont équivalentes au regard des critères d'attribution (c'est-à-dire lorsque l'écart de prix entre ces offres est inférieur à 3 %) l'acheteur peut accorder une préférence, parmi ces offres, à celle dans laquelle les produits originaires de pays tiers représentent moins de 50 % de la valeur totale des produits. Dans le cadre des négociations en cours des directives européennes « marchés publics », les autorités françaises ont obtenu le maintien de ce système de préférence européenne dans la directive « secteurs spéciaux ». Les autorités françaises ont aussi obtenu que les futures directives « marchés publics » rendent possible l'utilisation, dans toutes les hypothèses, d'un critère d'attribution relatif au processus de production, de commercialisation, de fourniture ou relatif à un stade quelconque du cycle de vie des travaux, services ou fournitures. La mise en oeuvre d'un tel critère est également favorable aux entreprises dont la compétitivité ne se fonde pas uniquement sur le prix. Enfin, les autorités françaises ont soutenu les dispositions des directives qui imposent le rejet des offres anormalement basses lorsqu'elles sont contraires aux normes internationales, européennes ou nationales sociales, du travail ou de l'environnement.