

Version publique du document
expurgée des éléments couverts par des secrets protégés par la loi : [...] ou [fourchette]

Avls n° 2019-037 du 13 juin 2019

portant sur le projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministère de la transition écologique et solidaire par un courrier enregistré le 16 mai 2019 au greffe de l'Autorité ;

Saisie par le secrétaire général du gouvernement, par un courrier enregistré le 3 juin 2019 au greffe de l'Autorité, d'une demande tendant à ce que l'Autorité se prononce dans un délai de deux semaines ;

Vu le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement Européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifié relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 2121-16, L. 2121-19 et L. 2133-8 ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, notamment son article 21 ;

Vu l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu le décret n° 2010-1023 du 1^{er} septembre 2010 modifié relatif à l'organisation et au fonctionnement de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières ;

Vu le décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités ;

Vu le décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu l'arrêté du 17 mars 2016 listant les informations transmises annuellement par SNCF Mobilités aux autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire ;

Vu la consultation publique concernant le projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs, organisée par l'Autorité du 24 mai au 7 juin 2019, et les réponses reçues ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 13 juin 2019 ;

EMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1.1. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire

1. Conformément aux dispositions de l'article 18 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire susvisée, les autorités organisatrices de transport (ci-après les « AOT ») auront la faculté, à compter du 3 décembre 2019, d'ouvrir à la concurrence leurs services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs. L'attribution, par les AOT, des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après mise en concurrence sera, sauf exceptions, obligatoire à compter du 25 décembre 2023.
2. Dans cette perspective, la transmission aux AOT d'informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public, d'une part, et la communication, par les AOT, des informations utiles aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public pour leur permettre de préparer une offre, d'autre part, constituent un enjeu essentiel pour la réussite de l'ouverture à la concurrence.
3. Ainsi, l'article L. 2121-19 du code des transports, créé par l'article 14 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, prévoit que les entreprises ferroviaires fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service transmettent à l'AOT, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires.
4. En outre, l'article L. 2121-16 du code des transports prévoit une obligation des AOT de communiquer aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public toutes les informations utiles pour préparer leur offre.
5. Ces deux articles renvoient à un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité, le soin de déterminer leurs conditions d'application et, en ce qui concerne les informations devant être transmises aux AOT, d'établir une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme étant relatives « à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public » au sens de l'article L. 2121-19 précité.
6. Par ailleurs, en application du II de l'article 21 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, dans sa version résultant de l'ordonnance du 12 décembre 2018 susvisée, SNCF Mobilités doit transmettre à l'autorité organisatrice tous les éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant transféré de nature à garantir le niveau de sécurité requis de ce matériel. Ces dispositions renvoient à un décret en Conseil d'Etat le soin de fixer la liste minimale des éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant transféré par SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice ainsi que le délai dans lequel, après la demande de transfert, SNCF Mobilités les met à disposition de cette dernière.

1.2. La saisine de l'Autorité

7. Par un courrier enregistré le 16 mai 2019 au greffe de l'Autorité, le ministère de la transition écologique et solidaire a saisi l'Autorité d'une demande d'avis sur le projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, pris en application des articles L. 2121-16 et L. 2121-19 du code des transports ainsi que du II de l'article 21 de la loi pour un nouveau pacte

ferroviaire, dans sa version résultant de l'ordonnance du 12 décembre 2018 susvisée (ci-après le « projet de décret »).

8. Par un courrier enregistré le 3 juin 2019 au greffe de l'Autorité, le Secrétaire général du gouvernement a, en application de l'article 3-2 du décret n° 2010-1023 du 1^{er} septembre 2010 susvisé, lequel permet « à titre exceptionnel, et sur demande du Premier ministre », de réduire à deux semaines le délai dans lequel se prononce l'Autorité, demandé à cette dernière de rendre son avis au plus tard le 13 juin 2019.
9. L'Autorité estime que la réduction du délai d'instruction de deux mois qui lui est normalement imparti – et qui lui avait initialement été accordé pour ce texte – pour rendre son avis sur ce projet de décret est dommageable et s'interroge sur l'existence de circonstances exceptionnelles justifiant le déclenchement de cette procédure dérogatoire en l'absence de toute motivation sur ce point dans le courrier de saisine. En effet, si l'article L. 2121-19 du code des transports n'impartit aucun délai au Gouvernement pour adopter le projet de décret, il peut apparaître légitime d'assurer rapidement aux AOT une visibilité suffisante sur les informations devant leur être transmises dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres. Toutefois, il convient de rappeler qu'il s'est déjà écoulé près d'un an depuis l'entrée en vigueur de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire en application de laquelle est pris le projet de décret, ce qui démontre que le Gouvernement ne lui avait pas jusqu'alors attribué de caractère exceptionnel ou urgent. La réduction du délai imparti au régulateur pour se prononcer sur ce projet de décret et éclairer au mieux le Gouvernement n'est donc pas acceptable, tant au regard de l'importance du sujet que de ses conséquences potentielles pour le bon fonctionnement du secteur dans le contexte d'ouverture à la concurrence.
10. L'Autorité souligne, en particulier, l'importance stratégique des enjeux attachés à ce projet de texte réglementaire qui est structurant pour le bon déroulement de l'ouverture à la concurrence des services domestiques conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs. C'est la raison pour laquelle il lui a paru indispensable de procéder à une consultation publique qui s'est déroulée du 24 mai au 7 juin 2019. Huit entités y ont répondu dont trois entreprises ferroviaires (Go-Ahead – entreprise ferroviaire britannique exploitant des services conventionnés en Grande-Bretagne et dans d'autres pays –, SNCF Mobilités et Transdev), un gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau), une entreprise assurant la location de matériel roulant (Alpha Trains), une région (Hauts-de-France), l'association Régions de France et l'organisation professionnelle, l'UTP.
11. Le nombre et le caractère très complet des contributions reçues en réponse à la consultation publique, dans des délais aussi serrés, témoignent de l'importance stratégique du sujet pour les différents acteurs du secteur. Si l'Autorité a pu prendre connaissance des contributions reçues, elle indique toutefois, tout en le déplorant fortement, qu'elle n'a pas été en mesure, eu égard à la réduction à deux semaines du délai qui lui a été imparti, de réaliser une analyse exhaustive de celles-ci et de nourrir, en conséquence, ses recommandations à la hauteur de ce qu'elle aurait souhaité. La richesse des contributions et l'absence de consensus entre les répondants démontrent qu'il aurait été utile que l'Autorité dispose d'un délai de deux mois pour éclairer au mieux le Gouvernement sur les enjeux que soulève le projet de décret.
12. Enfin, l'Autorité a également pris contact avec un certain nombre d'acteurs afin de recueillir leurs observations sur la transmission des informations techniques, notamment celles ayant trait au matériel roulant. Les points de vue de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), de l'organisation représentative des AOT allemandes (BAG SPNV), de l'autorité de régulation des transports suédoise et des exploitants de transports collectifs urbains (exploitant du métro VAL de Lille, exploitant du métro VAL de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle, exploitant du tramway d'Orléans) ont ainsi été recueillis.

1.3. Les enjeux de l'accès aux informations nécessaires à l'élaboration des appels d'offres

13. Ainsi que l'a déjà souligné l'Autorité, le recueil par les AOT des informations relatives à l'exploitation des services ferroviaires, puis la mise à disposition de certaines informations auprès de l'ensemble des

candidats intéressés par l'attribution du contrat de service public, constituent un facteur déterminant d'une ouverture à la concurrence effective et réussie du transport ferroviaire de voyageurs¹.

14. Compte tenu de la position d'opérateur historique qui plus est en monopole légal de SNCF Mobilités, l'organisation des appels d'offres est marquée par une forte asymétrie d'informations, vis-à-vis des AOT comme des entreprises ferroviaires entrantes, en ce qui concerne tant le fonctionnement du réseau ferré national que les caractéristiques techniques et commerciales des lignes conventionnées. Cette asymétrie d'information constitue un avantage au sortant de nature à constituer une barrière à l'entrée du marché, entravant la participation de candidats potentiels aux appels d'offres². Ainsi, dès le stade de la préparation de l'appel d'offres, cette rente informationnelle est susceptible de conférer un avantage compétitif à l'opérateur historique sortant, si l'AOT n'est pas en capacité de caractériser précisément le service et d'établir des critères objectifs d'attribution. En effet, dans ce cas, les candidats potentiels devront supporter des coûts de recherche de l'information susceptibles de les décourager de participer à la procédure ou, à tout le moins, d'affecter leur capacité à déposer une offre offensive crédible. Ensuite, au stade de la réponse à l'appel d'offres et comme cela a été largement démontré par l'Autorité de la concurrence³, il est indéniable que l'expérience acquise par l'entreprise sortante, notamment sur les caractéristiques du réseau et des différents facteurs de production nécessaires à la fourniture des services, lui procure un avantage concurrentiel. Ceci pose clairement l'enjeu d'un texte réglementaire encadrant le processus de transmission de données et le détail du contenu de ces dernières de l'opérateur sortant vers les autorités organisatrices.
15. Loin de résulter d'une concurrence par les mérites, un tel avantage est susceptible de donner lieu à des pratiques anticoncurrentielles. Ainsi, dans le contexte du renouvellement par la Ville de Paris de la convention domaniale pour la diffusion hertzienne de programmes de radio-télévision depuis le site de la Tour Eiffel, l'Autorité de la concurrence a estimé qu'en fournissant tardivement et partiellement les informations indispensables à ses concurrents pour que ceux-ci soient en mesure de répondre de façon crédible à l'appel d'offres de la mairie de Paris, la société TDF, héritière du monopole légal et titulaire sortante de la convention d'occupation du site de la Tour Eiffel avait abusé de sa position dominante⁴.
16. Appliqué au secteur ferroviaire, cet exemple démontre que l'instauration d'un cadre juridique relatif à la transmission d'informations par SNCF Mobilités aux AOT de nature à limiter son avantage informationnel et prévenir d'éventuels abus de position dominante par cette dernière est cruciale pour qu'une concurrence s'exerce effectivement sur le marché des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs au bénéfice des usagers et des AOT. Cette exigence est d'autant plus forte que les délais prévus pour assurer l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs sont particulièrement serrés. La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a fixé au 25 décembre 2023 la date à laquelle l'attribution des conventions de service devra, sauf exceptions, obligatoirement résulter d'une procédure de mise en concurrence. Par ailleurs, plusieurs régions ont annoncé la mise en œuvre volontaire de ces procédures pour le renouvellement des conventions de service public intervenant entre le 3 décembre 2019 et cette date⁵. Ces échéances imposent aux AOT de lancer très rapidement leurs procédures de mise en concurrence, de façon à laisser aux candidats un délai de réponse satisfaisant.
17. L'efficacité du mécanisme d'appel d'offres dépend, en premier lieu, de la capacité des AOT à caractériser précisément le service qu'elles souhaitent voir réalisé et à établir des critères objectifs d'attribution leur permettant ensuite de comparer des offres alternatives. Au cours de cette phase amont de préparation de l'appel d'offres, l'enjeu est de garantir que les AOT auront à leur disposition

¹ ARAFER, « Lever les obstacles pour une ouverture à la concurrence réussie » ; *L'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France – Les conditions d'une ouverture à la concurrence efficace des services conventionnés*, Mars 2018.

² « Les avantages au sortant sont parfois inévitables voire souhaitables s'ils lui permettent de proposer de meilleures offres que ses concurrents. En revanche, s'ils résultent de comportements anti-concurrentiels du sortant, ou s'ils lui permettent d'abuser de sa position d'antériorité pour supprimer toute contestabilité des marchés concernés, leur effet sur la qualité de son offre est négatif », Autorité de la concurrence, *La concurrence sur le marché et la concurrence pour le marché*, Collection Déclic, Vol. 3, p. 16. V. également : Etude thématique : concurrence et transport de voyageurs, p. 83 ; décision 10-DC-198 du 30 décembre 2010 relative à la création d'une entreprise commune par Véolia Environnement et la Caisse des dépôts et consignations, pts. 89 et 481.

³ Voir notamment la décision 10-DCC-198 du 30 décembre 2010.

⁴ Décision n° 15-D-10 du 11 juin 2015 relative à des pratiques mises en œuvre par TDF sur le site de la Tour Eiffel, points 500 et 504. Cette décision a été confirmée par la Cour d'appel de Paris (CA Paris, 12 octobre 2017, n° 15/14038).

⁵ Conformément à l'article 18 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

l'ensemble des données leur permettant de définir au mieux le projet de contrat qu'elles mettront en concurrence et ses modalités de réalisation. Pour ce faire, il convient qu'elles disposent d'une connaissance précise des conditions économiques, techniques et financières dans lesquelles le service est actuellement exploité pour identifier les marges d'adaptation possibles en termes de périmètre des services concernés, de consistance de l'offre de transport, - au regard notamment d'objectifs d'aménagement du territoire ou encore d'objectifs de qualité de service qu'elles pourraient raisonnablement être en droit d'exiger de la part des nouveaux opérateurs - et du montant des bonus/malus financiers associés. Sur la base de ces éléments, les AOT pourront alors élaborer un projet de cahier des charges détaillé et appréhender l'équilibre économique et financier du projet de contrat avec un risque d'erreur limité.

18. En second lieu, les données collectées devront ensuite être communiquées par l'AOT aux candidats intéressés de manière suffisamment large. L'enjeu de cette transmission d'informations aux candidats consiste à éviter toute asymétrie d'information entre les candidats au bénéfice de l'opérateur sortant et de permettre la communication d'informations suffisamment précises aux candidats pour, d'une part, assurer la participation de candidats alternatifs et, d'autre part, garantir à l'AOT l'obtention de réponses réalistes évitant les éventuelles déconvenues entre la promesse figurant dans la réponse à l'appel d'offres et la réalité des prestations fournies.
19. Toutefois, si les conditions dans lesquelles les informations pertinentes sont mises à la disposition des candidats intéressés par l'attribution du contrat doivent être précisément définies, il convient de veiller à protéger les données les plus sensibles couvertes par le secret des affaires. C'est la raison pour laquelle l'article L. 2121-19 du code des transports prévoit l'établissement par l'AOT d'un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, qui définit des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel et par toute personne travaillant pour son compte de l'interdiction de divulgation de ces informations.

*

20. Il ressort très clairement de l'instruction menée par l'Autorité, de l'analyse des contributions à la consultation publique et du retour des entités interrogées directement, que le projet de décret ne permet pas de garantir aux AOT l'accès aux informations nécessaires à la préparation des appels d'offres dans des délais raisonnables, condition pourtant essentielle à une mise en concurrence effective et réussie des services conventionnés. Elle relève de fortes incertitudes tant sur son champ d'application (2) que sur le périmètre des données devant être transmises (3). En outre, la procédure applicable à la communication des données ne garantit pas un accès rapide des AOT aux informations nécessaires à la préparation des appels d'offres (4). Enfin, la protection de la confidentialité de certaines informations recueillies par les AOT, si elle est nécessaire, conduit à alourdir inutilement les obligations pesant sur celles-ci (5).

2. LE DECRET DEVRAIT CONSTITUER UN SOCLE MINIMAL DE GARANTIES APPLICABLE, SOUS RESERVE DE STIPULATIONS CONTRACTUELLES PLUS FAVORABLES AUX AOT

21. Le II de l'article 1^{er} du projet de décret prévoit que les dispositions de son titre 1^{er}, définissant les règles de transmission aux AOT des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public, s'appliquent « *sous réserve des stipulations contractuelles* » contenues dans :
 - 1° les contrats de service public de transport conclus après mise en concurrence ou en application de l'article L. 2121-17 du code des transports ;
 - 2° les contrats de service public de transport conclus de gré à gré jusqu'au 25 décembre 2023 si leurs stipulations sont plus favorables aux autorités organisatrices (sans précision sur la date de conclusion du contrat, à savoir avant ou après l'entrée en vigueur du projet de décret) ;

3° les contrats conclus après publication du décret entre les autorités organisatrices, d'une part, et les gestionnaires d'infrastructure ou les exploitants d'installations de service, d'autre part.

22. L'Autorité rappelle que le juge administratif admet la possibilité de déroger par voie contractuelle aux dispositions d'un décret en vigueur, dans la limite prévue à l'article 6 du code civil, qui exclut toute dérogation contractuelle aux « lois qui intéressent l'ordre public »⁶. Dans ses conclusions sous la décision d'Assemblée Commune d'Olivet⁷, le rapporteur public a précisé qu'en matière économique, l'ordre public est défini comme répondant « à une double exigence d'effectivité et d'exécution rapide des mesures de réglementation économique – ou (...) de régulation – prises par les autorités publiques, au regard des principes cardinaux régissant ces activités. Et l'effectivité, en la matière, implique nécessairement, pour un motif d'intérêt général, une application immédiate et « universelle ».
23. Au regard de ces éléments, l'Autorité considère qu'il résulte du 2° du II de l'article 1^{er} du projet de décret précité que ses dispositions sont d'application immédiate à l'ensemble des conventions conclues de gré à gré avec SNCF Mobilités jusqu'au 25 décembre 2023⁸, c'est-à-dire également aux conventions en cours d'exécution à la date de son entrée en vigueur, sous réserve de stipulations contractuelles plus favorables aux AOT. Ces dispositions paraissent refléter les impératifs d'exécution rapide et d'effectivité traduisant l'existence d'un motif d'ordre public économique.
24. Cette interprétation du projet de décret est par ailleurs confortée par le fait que l'article L. 2121-19 du code des transports, en application duquel est pris le projet de décret, revêt lui-même un caractère d'ordre public, dans la mesure où, ainsi qu'il a été indiqué au paragraphe 1.3 du présent avis, sa mise en œuvre effective et à brefs délais constitue une condition fondamentale de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire conventionné de voyageurs.
25. Enfin, les régulateurs sectoriels, dans leur fonction de règlement des différends, ont pour mission d'assurer le maintien de l'ordre public économique⁹. Ainsi, le fait que le législateur ait confié, en application du II de l'article L. 1263-2 du code des transports, à l'Autorité la compétence pour connaître des différends liés à la transmission d'informations aux autorités organisatrices en application de l'article L. 2121-19 du même code, d'une part, et à la communication d'informations aux opérateurs économiques participant à une procédure d'appel d'offres en application de l'article L. 2121-16 du même code, d'autre part, témoigne également du caractère d'ordre public de ces dernières.
26. Au regard de ces éléments, il est permis de s'interroger sur la compatibilité avec l'ordre public économique de la possibilité offerte par les 1° et 3° du II de l'article 1^{er} du projet de décret de déroger par voie contractuelle à certaines de ses dispositions, dans un sens moins favorable aux AOT. En effet, le simple fait que l'attribution du contrat de service public résulte d'une procédure de mise en concurrence, comme cela est prévu au 1°, ne suffit pas nécessairement à garantir le respect des dispositions d'ordre public du projet de décret, la marge de négociation des AOT pouvant par exemple être restreinte dans l'hypothèse où une seule entreprise se porterait candidate à l'appel d'offres.
27. Compte tenu de l'importance du projet de décret pour la protection de l'ordre public économique, pour l'ouverture à la concurrence d'un marché caractérisé par la situation monopolistique de l'opérateur historique de transport et de l'avantage dont il dispose en matière d'accès à l'information, l'Autorité recommande qu'il soit clairement précisé que d'éventuelles dérogations à ces dispositions ne puissent être que plus favorables aux AOT. Le projet de décret constituerait ainsi pour ces dernières un socle minimal de garanties.

⁶ Voir par exemple, CE, 11 mai 1979, req. n° 06057, CE, 26 octobre 2018, req. n° 421292.

⁷ CE, Ass., 8 avril 2009, Commune d'Olivet, req. n° 271737.

⁸ A la différence de ce qui est par exemple prévu au 3° du II du même article.

⁹ CA Paris, 2 juin 2016, ENI Gas & Power France, n° 2014/26021 en ce qui concerne le Cordis et pour ce qui concerne précisément l'ARAFER, v. T. Pez, « Le règlement des différends et la fonction de régulation », RFDA 2017, p. 643.

3. DE FORTES INCERTITUDES EXISTENT SUR LE PÉRIMÈTRE DES INFORMATIONS CONCERNÉES

28. L'Autorité rappelle que le législateur a, d'une part, clairement entendu imposer aux entreprises ferroviaires, aux gestionnaires d'infrastructure et aux exploitants d'installations de service (ci-après les « fournisseurs d'informations ») l'obligation de transmettre aux AOT l'ensemble des informations relatives à l'organisation ou à l'exécution des services et aux missions faisant l'objet d'un contrat de service public, sans les limiter aux seules données nécessaires à la préparation des appels d'offres¹⁰. Il a, d'autre part, renvoyé à un décret le soin de préciser la liste des catégories d'informations présumées exigibles par l'AOT, sans que les fournisseurs d'informations puissent invoquer le secret des affaires pour faire obstacle à leur transmission.
29. Ainsi, le projet de décret soumis à l'avis de l'Autorité comporte quatre annexes définissant les informations dont la transmission peut être demandée par les AOT aux entreprises ferroviaires (annexe 1), aux gestionnaires d'infrastructure (annexe 2) aux gestionnaires de gares (annexe 3) et aux exploitants d'installations de service autres que les gares de voyageurs (annexe 4).
30. En outre, l'article 7 du projet précise les catégories d'informations utiles pour préparer une offre et devant être communiquées aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public.
31. Enfin, l'article 10 du projet de décret, pris en application du II de l'article 21 de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, dans sa version résultant de l'ordonnance du 12 décembre 2018 susvisée, fixe la liste des éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant dont le transfert est demandé par une autorité organisatrice de transport à SNCF Mobilités de nature à garantir le niveau de sécurité requis de ce matériel, ainsi que le délai dans lequel ces éléments doivent être mis à disposition après la demande de transfert du matériel roulant.
32. A titre liminaire, l'Autorité observe que l'article 9 du projet de décret prévoit que les annexes 1 à 4, d'une part, et l'article 7, d'autre part, peuvent être modifiés par décret simple. Compte tenu du caractère technique et récurrent des modifications susceptibles d'intervenir sur les annexes, la volonté d'en alléger le formalisme est compréhensible. Il convient toutefois de rappeler que les conditions d'application des articles L. 2121-16 et L. 2121-19 du code des transports sont fixées, en vertu de dispositions législatives, par décret en Conseil d'Etat¹¹. Toute modification de ce formalisme devrait donc être, au préalable, permise par un texte législatif.
33. Au-delà, à l'instar de ce que plusieurs contributeurs à la consultation publique soulignent, l'Autorité considère que les annexes 1 à 4 ainsi que les articles 7 et 10 du projet de décret ne définissent pas de manière suffisamment précise les informations concernées, ce qui pourrait générer, en particulier pour les AOT, d'importantes difficultés à obtenir des données pourtant essentielles à la mise en concurrence des contrats de service public.

3.1. Sur les remarques d'ordre général concernant les données mentionnées dans le projet de décret

34. En premier lieu, l'Autorité rappelle que les données listées dans les annexes 1 à 4 du projet de décret correspondent, selon les termes de l'article L. 2121-19, à « une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme [...] [des] information[s] relative[s] à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires ». Ces informations correspondent bien à

¹⁰ Sénat, Rapport n° 494 fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire, p. 103.

¹¹ Article L. 2121-19, alinéa 4, du code des transports.

une liste d'informations minimales devant être transmises à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande.

35. En second lieu, l'Autorité relève la difficulté relative à la définition d'une telle liste d'informations minimales. L'enjeu consiste, en effet, à trouver le meilleur équilibre possible entre, d'une part, la précision de l'information concernée et, d'autre part, la nécessité de conserver le caractère ouvert d'une telle liste dans le contexte spécifique de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés où il est difficile d'identifier *ex ante* toutes les informations nécessaires à la préparation des appels d'offres et où l'opérateur historique est *de facto* le seul à connaître précisément et à disposer de la totalité de ces informations.
36. Dans ces conditions, le projet de décret aurait pu, dans un premier temps, ne définir que des grandes catégories, la liste des informations devant impérativement être transmises aux AOT ayant vocation à être précisée au fur et à mesure que les AOT disposeront, à la lumière des premières procédures de mise en concurrence réalisées et des premiers contrats exécutés, d'une vision plus précise des informations qui leur sont nécessaires pour l'élaboration des appels d'offres. A cet égard, les retours d'expérience des pays européens qui ont ouvert les services de transport ferroviaire conventionnés (Allemagne, Royaume-Uni, Suède notamment) illustrent tout à la fois la difficulté, voire l'impossibilité de définir en amont de l'ouverture à la concurrence toutes les informations nécessaires et l'intérêt de construire progressivement une liste aussi détaillée que possible.
37. S'il était fait le choix de conserver la segmentation des données retenue dans les annexes au projet de décret, il apparaît que les données listées dans celles-ci devraient être considérées comme des informations réputées disponibles qui devraient être transmises aux AOT en cas de demande. En effet, l'article L. 2121-19 du code des transports renvoie au décret en Conseil d'Etat le soin de préciser notamment « *une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa [de cet] article* » concernant la transmission d'informations aux AOT. Dans ces conditions, le fait de considérer que certaines données figurant dans les annexes pourraient être regardées comme indisponibles voire jamais transmises (dans l'hypothèse où seule une information approchante serait proposée à l'AOT dans le devis de production établi par le fournisseur d'informations) reviendrait à remettre en cause la présomption irréfragable pourtant prévue par l'article L. 2121-19 du code des transports. L'Autorité recommande donc que les informations prévues par les annexes mentionnées à l'article 2 soient réputées disponibles.
38. A l'instar de ce qu'ont souligné certaines contributions à la consultation publique, l'Autorité relève également que le cadrage des données listées dans les annexes 1 à 4 du projet de décret manque de précision, s'agissant notamment de la maille géographique et temporelle des données à transmettre et de la périodicité de leur transmission.
39. En outre, en ligne avec une partie des contributions reçues lors de la consultation publique, l'Autorité rappelle qu'il est indispensable que les AOT puissent demander des informations autres que celles spécifiquement listées dans les annexes 1 à 4 et qui relèveraient de l'article L. 2121-19 du code des transports, d'autant plus qu'à ce stade du processus d'ouverture à la concurrence, rien ne garantit que les données listées dans ces annexes soient suffisantes.
40. Par ailleurs, à l'instar de ce que souligne la grande majorité des contributeurs à la consultation publique, si l'Autorité estime préférable, de manière générale, que les données transmises soient brutes afin d'éviter tout biais dans l'analyse de celles-ci, elle partage également le constat que certaines données ne sont utiles qu'après retraitement. Il convient donc de trouver le meilleur équilibre entre les données exploitables et intelligibles lorsqu'elles sont fournies de manière brute et celles qui n'ont d'intérêt qu'après retraitement. En tout état de cause, il convient que les retraitements effectués à partir des données brutes soient clairement décrits. Au regard du retour d'expérience des autres pays européens ayant ouvert les services conventionnés de voyageurs à la concurrence (Allemagne, Royaume-Uni, Suède notamment), il apparaît utile de viser une situation cible où le format des données et les modalités de retraitement des données à fournir sont décrits à l'avance et standardisés.

41. Enfin, l'Autorité relève des incohérences entre les informations demandées par l'article 7 du projet de décret (informations à communiquer aux opérateurs économiques participant à la préparation à la procédure de passation d'un contrat de service public) et les annexes définies par l'article 2 (informations transmises aux AOT) qui ne permettent pas aux AOT de bénéficier de toutes les informations qui leur seraient pourtant indispensables afin de leur permettre de préparer une éventuelle procédure de mise en concurrence des contrats de service public. A titre d'exemple, l'article 7 prévoit la communication de « *la description de l'état des matériels et des éléments de coûts d'entretien de ces derniers dont dispose l'autorité organisatrice* ». Pour autant, l'annexe 1 ne fait pas référence au coût d'entretien des matériels roulants, de sorte que l'AOT ne dispose pas de cette information quand bien même celle-ci apparaît indispensable dans le cadre de la préparation de son appel d'offres. L'Autorité recommande une mise en cohérence des données prévues à l'article 7 et dans les annexes prévues à l'article 2 du projet de décret.

3.2. Sur les données relatives au matériel roulant

42. Le projet de décret liste l'ensemble des données relatives au matériel roulant et à sa maintenance devant être transmises aux AOT par les entreprises ferroviaires titulaires des conventions de service public de transport ferroviaire de voyageurs. Plus spécifiquement, l'annexe 1 du projet de décret liste les données devant être fournies aux AOT, à leur demande, de manière générale et l'article 10 précise les données devant être mises à disposition par SNCF Mobilités aux AOT, dans le cas spécifique des transferts de matériel roulant.
43. A titre liminaire, il convient de distinguer les situations de propriété, d'exploitation et d'entité en charge de la maintenance (ci-après « ECM ») du matériel roulant. Ces trois situations peuvent correspondre à trois entités différentes. A titre d'exemple, une région peut être propriétaire d'un matériel roulant, exploité par une entreprise ferroviaire, dont la maintenance est pilotée par un opérateur de maintenance tiers. Il convient de préciser que l'ECM doit disposer de toutes les informations actualisées relatives à la maintenance. En France, dans la situation actuelle, SNCF Mobilités est propriétaire, exploite et assure le rôle d'ECM vis-à-vis du matériel roulant. Cependant, comme le dispose le I de l'article 21 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, « *[I]es matériels roulants utilisés pour la poursuite des missions prévues par un contrat de service public attribué en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023, sont transférés à l'autorité organisatrice concernée, à sa demande et dans un délai raisonnable qu'elle fixe. Ce transfert se fait moyennant le versement d'une indemnité égale à la valeur nette comptable, nette de toutes subventions. Il ne donne lieu au versement d'aucune autre somme, ni à perception d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit* ». Dans la mesure où les régions ont généralement subventionné tout ou partie de l'achat des matériels roulants, elles disposent d'une faculté effective et rapide d'en récupérer la propriété.
44. L'Autorité relève qu'en l'état, les dispositions de l'annexe 1 du projet de décret ne s'appliquent qu'au cas particulier où l'AOT est propriétaire du matériel roulant.

Dans la mesure où de nombreuses autres situations sont possibles, s'agissant du matériel roulant affecté à un service conventionné (cas actuel des services conventionnés en France où les AOT peuvent avoir financé en totalité le matériel roulant mais n'en sont pas propriétaires, cas où une entreprise ferroviaire qui remporte l'exploitation d'un service conventionné utilise son propre matériel roulant, recours à une entité tierce pour porter la propriété du matériel roulant, etc.), l'Autorité recommande que la phrase « *Pour chaque matériel roulant dont l'autorité organisatrice est propriétaire* » soit remplacée par la phrase « *Pour chaque matériel roulant exploité dans le cadre d'un contrat de service public de transport de voyageurs* ».

45. A l'instar de ce qui est pratiqué dans d'autres pays européens et notamment en Allemagne¹², il convient de distinguer trois grands types de situations :
- Situation n° 1 : l'AOT prévoit que l'entreprise ferroviaire qui remporte l'exploitation d'un service conventionné amène son propre matériel roulant, différent de celui exploité par la précédente entreprise ferroviaire. Cette situation correspond notamment à celle des premiers services conventionnés ouverts à la concurrence en Allemagne, où l'enjeu consistait à renouveler des flottes de matériels roulants vieillissantes en faisant porter la charge de l'investissement sur les entreprises ferroviaires.
 - Situation n° 2 : l'AOT prévoit que l'entreprise ferroviaire qui remporte l'exploitation d'un service conventionné utilise le matériel roulant exploité par l'entreprise ferroviaire sortante. Cela revient à une situation où le matériel roulant est attaché au service conventionné. Cette situation correspond à la situation actuelle des services conventionnés en France où SNCF Mobilités est propriétaire des matériels roulants mais où les dispositions législatives prévoient un transfert de propriété à l'issue de la convention en échange du versement du solde entre la valeur nette comptable des matériels roulants et les subventions versées par l'AOT. Cela correspond également à ce qui peut être observé aujourd'hui en Allemagne où les matériels roulants peuvent être achetés par des entreprises ferroviaires (avec ou sans subventions et/ou recours à des prêts à taux bonifiés) et pour lesquels il est prévu un transfert de propriété à l'issue de la convention, à l'AOT ou au nouvel opérateur en charge de l'exploitation des services conventionnés.
 - Situation n° 3 : l'AOT est propriétaire du matériel roulant, directement ou à travers une régie ou équivalent, seule ou conjointement avec d'autres AOT. Cette situation est observable en Suède où les AOT ont mis en place et détiennent conjointement une entreprise de location longue durée des matériels roulants qui loue ces derniers aux entreprises ferroviaires qui exécutent les services conventionnés.
46. Pour les situations n° 2 et n° 3, l'Autorité constate que les données relatives à l'historique de la maintenance prévues dans le projet de décret sont très insuffisantes et elle considère que cette incomplétude pose de graves problèmes tant pour ce qui concerne la continuité du service public que pour ce qui concerne l'exploitation en toute sécurité des matériels roulants. Ce constat s'applique aussi bien à l'annexe 1 du projet de décret, en tant que cette annexe peut notamment s'appliquer dans le cadre d'un transfert de propriété (autre que celui prévu par les dispositions transitoires de l'article 10) ou d'un changement d'ECM, qu'à l'article 10 qui traite du cas spécifique et transitoire des données transmises dans le cadre du transfert des matériels roulants par SNCF Mobilités aux AOT.
47. Comme dans d'autres secteurs tels que le transport aérien ou le transport collectif urbain (métros, tramways), le plan de maintenance du « matériel roulant » doit être actualisé au cours de la vie du matériel. Le plan de maintenance initial fourni par le constructeur n'est pertinent qu'au moment de la première mise en service d'un matériel roulant. Ce plan doit ensuite être mis à jour au fur et à mesure des retours d'expérience relatifs à l'exploitation courante, aux réparations et à la maintenance d'exploitation ou patrimoniale des matériels roulants. Il doit toujours correspondre à la dernière version des préconisations de maintenance et détailler les motivations des évolutions apportées. Une partie des contributeurs à la consultation publique, tout comme les entités interrogées directement sur le sujet, c'est-à-dire l'EPSF (et les opérateurs de services de transports collectifs urbains (Val de Lille, Tramway d'Orléans et Val de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle), confirment le caractère crucial de la mise à jour du plan de maintenance.
48. De manière générale, sur la base notamment d'arguments relevés dans le cadre de la consultation publique, du retour de spécialistes du sujet interrogés (EPSF notamment) et d'une analyse des textes européens applicables aux ECM, il apparaît que l'actualisation de la documentation de maintenance constitue un impératif qui s'impose à l'entité qui joue le rôle d'ECM¹³. En effet, à tout moment de la

¹² L'Autorité a interrogé le BAG SPNV (l'organisation représentative des AOT allemandes) sur le sujet des informations relatives au matériel roulant.

¹³ Dans le cadre des travaux d'instruction qu'elle a conduit, l'Autorité a interrogé l'Etablissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) sur le sujet de la transmission des plans de maintenance qui lui a indiqué que « le plan de maintenance intégral actualisé est un document

durée de vie d'un matériel roulant, l'ECM doit être en mesure de démontrer la conformité du matériel aux règlements en vigueur et notamment au dossier de sécurité remis lors de l'homologation du matériel. Il doit assurer à tout moment la traçabilité de l'ensemble des événements de la vie du matériel roulant (incidents, accidents, modifications des modalités de maintenance, opérations de maintenance correctives et préventives, etc.), assortie de la justification des modifications de modalités de maintenance, et ce même en cas de changement d'entreprise ferroviaire et/ou d'ECM.

49. L'ensemble de ces obligations sont décrites dans la réglementation ECM, en particulier le règlement d'exécution (UE) n° 445/2011 de la Commission du 10 mai 2011 concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des wagons de fret. Si ce règlement d'exécution ne s'applique, à ce jour, qu'au cas spécifique des wagons de fret, il sera remplacé, à compter du 16 juin 2020, par le règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission afin de s'appliquer à l'ensemble des matériels roulants ferroviaires. En tout état de cause, le règlement d'exécution (UE) n° 445/2011 correspond à l'état de l'art de l'entretien de tout matériel ferroviaire. L'annexe III de ce règlement d'exécution, notamment dans les paragraphes I.7, I.8, et II, détaille clairement les obligations de traçabilité et de gestion de configuration du matériel et de sa documentation ainsi que le devoir d'information de l'ECM vers toutes les parties prenantes.
50. Il convient également d'ajouter que l'agence européenne de sécurité ferroviaire (European Railway Agency ou « ERA ») a publié en 2015 des lignes directrices¹⁴ relatives aux modalités pratiques d'application du règlement d'exécution (UE) n° 445/2011. Ces lignes directrices précisent le contenu et les modalités de constitution des plans de maintenance ou documentation de maintenance (« Maintenance file »). La documentation de maintenance doit intégrer des spécifications, des descriptions, des plans mais aussi la description exhaustive du schéma de maintenance pour tous les niveaux, incluant des catalogues de pièces, des instructions et des modes opératoires. Ces lignes directrices mettent en exergue la nécessité d'actualisation permanente des spécifications de maintenance.
51. Au regard de ces éléments, l'Autorité recommande que les plans de maintenance actualisés, mais également les justificatifs relatifs aux évolutions de ces plans de maintenance, soient impérativement transmis à l'ECM.

Si tel n'était pas le cas, le nouvel ECM se verrait dans l'impossibilité d'assurer sa mission en conformité avec les règlements en vigueur. En outre, sur la base notamment des retours d'expérience des transferts de matériels roulants en Allemagne, au Royaume-Uni ou en Suède notamment, il apparaît que les plans de maintenance actualisés doivent également être transmis régulièrement aux AOT (dans le cas des situations n° 2 et n° 3 décrites supra) de manière à ce que ces dernières préparent au mieux les futurs transferts et afin de limiter les risques de mauvaise appréciation des opérations de maintenance requises dans les futurs contrats (au stade de la préparation des appels d'offre). Il convient également de noter que l'actualisation des plans de maintenance doit être poursuivie jusqu'au transfert effectif du matériel roulant par l'opérateur ferroviaire cédant afin d'éviter un risque, très clairement identifié par les acteurs ayant opéré dans les pays européens ouverts à la concurrence (AOT comme opérateurs), de dégradation de la maintenance entre le début de l'appel d'offres et le transfert effectif du matériel roulant par l'opérateur ferroviaire en place.

52. L'analyse des événements qui ont jalonné l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés de voyageurs en Europe montre que l'insuffisance de données relatives à la maintenance des matériels roulants et notamment l'absence de données actualisées relatives à l'application du processus de maintenance a pu sérieusement compromettre l'exécution des services

absolument essentiel pour exploiter les matériels roulants et assurer un bon niveau de sécurité ferroviaire. Sans plan de maintenance actualisé, il n'est pas possible pour une entreprise ferroviaire qui se voit transférer le rôle d'entité en charge de la maintenance de réaliser un diagnostic complet de matériel, requis pour en assurer l'exploitation et la maintenance ».

¹⁴ Guide for the application of the Art 14 (a) of the Safety Directive and Commission Regulation (EU) No 445/2011 on a system of certification of entities in charge of maintenance for freight wagons.

de transport et poser de graves problèmes de sécurité. A titre d'illustration, l'autorité de régulation des transports suédoise cite un des seuls exemples en Suède où les plans de maintenance actualisés n'ont pas été transmis par une entreprise ferroviaire sortante à l'AOT de Stockholm en vue du transfert de matériel roulant. Face à ce refus, l'autorité de sécurité ferroviaire suédoise a très rapidement demandé l'arrêt du service et l'immobilisation des trains relevant de la convention de service public. Elle a ensuite imposé à l'entreprise ferroviaire sortante de fournir l'intégralité de la documentation de maintenance actualisée.

53. S'agissant des pièces détachées et consommables afférents au matériel roulant, un certain nombre d'acteurs, via la consultation publique ou interrogés directement par l'Autorité, indiquent qu'il conviendrait de fournir l'historique de leur consommation par véhicule.

3.3. Sur les données relatives aux ressources humaines

54. La rubrique « ressources humaines » de l'annexe 1 du projet de décret identifie trois catégories de données transmissibles au sens de l'article L. 2121-19, paragraphe 1er, du code des transports. Sont visés l'organigramme de l'opérateur, l'effectif par catégorie d'emplois et le coût moyen par catégorie d'emplois.
55. En premier lieu, l'Autorité relève qu'au Royaume-Uni, la liste d'informations relatives aux ressources humaines transmissibles à l'AOT (le ministère des transports) par l'opérateur sous franchise pour le renouvellement du contrat comprend près de 110 catégories de données et présente un degré de précision avancé. Y figurent par exemple la « *description détaillée du métier de chaque poste de l'organigramme* », « *les congés maladie de longue durée du personnel par niveau et par site* », la « *procédure et la politique interne et externe de recrutement et de sélection du personnel* », « *l'historique des taux de contribution au système de pension pour l'employé et l'employeur* » ou les « *type et coût de la formation du personnel* ». Au regard de l'expérience acquise par le Royaume-Uni concernant l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, on peut s'interroger sur le caractère sommaire des informations relatives aux ressources humaines figurant à l'annexe 1 du projet de décret.
56. En second lieu, cette liste n'apparaît pas suffisamment complète et précise au regard de la jurisprudence et pourrait générer un important contentieux. En effet, les informations relatives à la masse salariale du délégataire constituent un élément essentiel pour la préparation des offres et doivent en principe être communiquées à l'ensemble des candidats lors du renouvellement d'un contrat de service public. Cette règle est justifiée, d'une part, par le poids essentiel des charges de personnel dans le contrat de service public¹⁵. Son respect est nécessaire, d'autre part, au regard du principe d'égalité de traitement entre les candidats¹⁶, dans un contexte où l'opérateur en place dispose déjà de ces informations, ce qui lui confère un avantage décisif.
57. En conséquence, et pour permettre à la personne publique de donner aux candidats toutes les informations nécessaires sur l'exploitation du service public, doivent être communiquées les informations relatives au « *nombre de salariés à reprendre (et non seulement leur équivalent temps plein), la nature des contrats à reprendre, les avantages dont disposent les personnels, leur expérience, leur ancienneté, leur qualification* »¹⁷. De la même manière, la cour d'appel de Paris a jugé, dans le cadre du recours contre la décision de l'Autorité de la concurrence sanctionnant l'entreprise TDF pour

¹⁵ CE, 19 janvier 2011, *Société Technique d'environnement et propreté*, n° 340773. Dans le même sens, le juge administratif a précisé que les éléments relatifs à la reprise du personnel sont essentiels dans la mesure où ils sont « *susceptibles de faire varier sensiblement la charge salariale qui constitue, dans ce type de marchés, une part prépondérante du budget d'exploitation* », v. TA Paris, Ordonnance, 29 juin 2009, *Société Perfect Nettoyage SA*, req n° 0909822/6-1.

¹⁶ Il a ainsi été jugé qu'un pouvoir adjudicateur porte atteinte au principe d'égalité de traitement des candidats en refusant de produire « *en les anonymisant, les informations relatives à la charge salariale et en renvoyant leur divulgation à un stade postérieur à la signature du marché, alors que les entreprises sortantes disposaient de renseignements plus précis leur permettant de soumissionner efficacement* », v. CE, 16 mars 2011, *Syndicat mixte de traitement des ordures ménagères centre ouest seine et marnais*, n° 344329.

¹⁷ TA Paris, Ordonnance, 29 juin 2009, *Société Perfect Nettoyage SA*, préc.

avoir mis en place des pratiques tendant à évincer ses concurrents du site de la Tour Eiffel¹⁸, « [qu'] afin de pouvoir bâtir l'offre la plus compétitive, [Towercast, concurrent de TDF] devait impérativement être en mesure de déterminer précisément les moyens notamment humains qu'elle devrait affecter à l'exploitation du site de la tour Eiffel, et leur coût. D'où la nécessité d'obtenir communication de la masse salariale par catégories et par âges, les types d'emplois, leur classification dans la convention nationale des télécommunications, la répartition entre les contrats à durée déterminée ou indéterminée, à temps plein ou à temps partiel, etc »¹⁹.

58. Au regard de ces éléments, les catégories de données relatives aux ressources humaines, telles que prévues dans le projet de décret, ne permettront pas à l'AOT de disposer rapidement des informations nécessaires pour décrire précisément dans les appels d'offres le coût de la masse salariale nécessaire à l'exploitation du contrat de service public, ce qui confèrera à l'opérateur historique un avantage décisif sur les autres candidats.
59. Enfin, aux termes de l'article L. 2121-22 du code des transports, le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel attributaire du contrat est fixé d'un commun accord par l'opérateur sortant et l'AOT. Ce nombre est arrêté sur la base des éléments transmis par le cédant et selon les conditions prévues à l'article L. 2121-19 du code des transports. Le I de l'article 2 du décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 susvisé, relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs, prévoit notamment que « le nombre d'emplois transférés est déterminé à partir de l'équivalent en emplois à temps plein travaillé des salariés concourants directement ou indirectement au service transféré ». Plusieurs catégories d'emplois doivent être identifiées par l'AOT et l'opérateur cédant, tels que les emplois concourant directement à la production, ceux relevant de spécialités techniques concourant indirectement à la production, et les emplois relevant des fonctions support concourant aux activités du service transféré. Au regard de ces éléments, la communication de l'organigramme de l'opérateur, de l'effectif par catégorie d'emplois et du coût moyen par catégorie d'emplois, comme le prévoit l'annexe 1 du projet de décret n'est pas suffisante pour permettre à l'AOT de déterminer avec précision le nombre de contrats de travail devant se poursuivre auprès du nouvel attributaire.
60. S'agissant des problématiques ayant trait à la sécurité ferroviaire, l'EPSF interrogée par l'Autorité a indiqué qu'il était important que les données relatives aux habilitations de sécurité soient fournies pour chacun des personnels concernés susceptibles d'être transférés. Il convient notamment que les éventuelles suspensions temporaires ou définitives desdites habilitations soient précisées pour chacun des personnels concernés.
61. En conséquence, l'Autorité recommande que les catégories de données relatives aux ressources humaines prévues par l'annexe 1 du projet de décret soient complétées et précisées, de façon à tendre vers l'exemple du Royaume-Uni en termes d'exhaustivité des documents transmis.

3.4. Sur les informations financières

62. L'annexe 1 du projet de décret précise les éléments financiers qui pourraient être demandés par les AOT, classés en cinq catégories : compte de résultat par nature, compte par destination, compte(s) par ligne, éléments transversaux et biens immobilisés.
63. L'Autorité constate que le projet de décret fait référence à des comptes analytiques au niveau du contrat ou des lignes au sein de ce contrat, avec un niveau de précision assez fin en ce qui concerne les catégories de charges dites par destination, comme les « charges de circulation, charges au sol, charges de matériel roulant, charges de distribution [...] ». Ces informations sont nécessairement issues de la comptabilité analytique. Or le projet de décret ne mentionne pas l'obligation d'établir formellement un rapprochement des données analytiques avec la comptabilité séparée établie au

¹⁸ Autorité de la concurrence, décision 16-D-11 du 6 juin 2016 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur de la diffusion de la télévision par voie hertzienne terrestre, préc.

¹⁹ CA Paris, 12 Octobre 2017, n° 15/14038, préc.

niveau de chaque convention sur la base de règles de séparation comptable validées par l'Autorité en application de l'article L. 2144-2 du code des transports. Ce rapprochement apparaît pourtant indispensable pour garantir la fiabilité des données transmises aux AOT, les comptes séparés faisant l'objet d'une attestation de conformité délivrée par un tiers extérieur. La liste des données financières devrait donc être complétée de ces rapprochements.

64. En ce qui concerne la comptabilité analytique, l'Autorité recommande, ainsi que l'indique une AOT à la consultation publique, de prévoir une documentation, de manière à permettre aux AOT de comprendre et valider les définitions et les modalités de détermination de ces informations et de les rendre auditable.

L'Autorité recommande également que les éléments transverses dans la partie consacrée aux éléments financiers de l'annexe 1 remplacent le terme « règles de gestion » propre à SNCF Mobilités par la documentation décrivant l'élaboration de la comptabilité analytique au niveau du contrat ainsi que par destination et par ligne.

65. Par ailleurs, l'Autorité constate que ce projet d'annexe 1 limite les données financières à des données financières historiques et ne fait pas mention d'informations financières prévisionnelles jusqu'à la fin de la convention en cours. Ces informations seront pourtant nécessaires aux AOT, afin de leur permettre de disposer d'une vision globale des coûts sur la durée totale de la convention. La nécessité de disposer de telles données prévisionnelles a d'ailleurs été soulignée tant par une AOT que par un répondant susceptible d'entrer sur le marché dans le cadre de leurs réponses à la consultation publique et par des acteurs opérant dans d'autres secteurs.

L'Autorité recommande donc que la liste des données financières soit complétée avec les budgets en cours et jusqu'à la fin de la convention.

4. LA PROCÉDURE APPLICABLE NE GARANTIT PAS UN ACCES RAPIDE DES AOT AUX INFORMATIONS NÉCESSAIRES A LA PRÉPARATION DES APPELS D'OFFRES

66. Il convient de rappeler, à titre liminaire, que l'intention du législateur était que le décret prévu à l'article L. 2121-19 du code des transports permette « [d'accélérer] la transmission des informations qu'il aura identifiées aux autorités organisatrices et d'éviter la contestation, de la part des opérateurs de transport, des gestionnaires d'infrastructure ou des exploitants d'installations de service, du bien-fondé des demandes faites en ce sens par les autorités organisatrices »²⁰.
67. Or, l'Autorité estime que les règles de communication des informations, telles que définies par le projet de décret, ne remplissent pas cet objectif et pourraient créer de réelles difficultés à la mise en œuvre d'une concurrence pour le marché en empêchant les AOT d'accéder, dans des conditions et des délais raisonnables, aux informations pourtant indispensables à la préparation des appels d'offres.

4.1. Sur l'antériorité des informations susceptibles d'être demandées par les AOT (II de l'article 3 et II de l'article 8)

68. S'agissant de l'antériorité des informations dont la communication peut être sollicitée, le projet de décret prévoit tout d'abord que, lorsque le fournisseur d'informations est une entreprise ferroviaire, il ne peut être demandé d'informations antérieures au début du contrat de service public en cours à la date de la demande. Une dérogation est néanmoins prévue pour les conventions conclues avec SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023, les AOT ne pouvant demander d'informations antérieures à la date la plus ancienne entre le début de la convention et trois ans avant la date de la demande. Ensuite, lorsque le fournisseur d'informations est un exploitant d'installation de service ou un gestionnaire

²⁰ Sénat, Rapport n° 494 fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, pour un nouveau pacte ferroviaire, p. 103.

d'infrastructure, il ne peut être demandé d'informations antérieures aux trois années précédant la demande.

69. L'Autorité estime que la mise en place de dispositions transitoires applicables spécifiquement aux contrats conclus de gré à gré avec SNCF Mobilités jusqu'au 25 décembre 2023 est pertinente, dans la mesure où elles assurent aux AOT, pour les conventions de services public récemment renouvelées, une antériorité minimale des informations susceptibles d'être requises.
70. Toutefois, l'Autorité recommande que la rédaction de l'article 8 du projet de décret soit clarifiée, notamment quant à l'articulation entre le paragraphe I et les deux suivants. En effet, cet article ne peut se comprendre que si le paragraphe I est un propos liminaire, au regard duquel doivent être lus les paragraphes II et III.

Par ailleurs, afin d'assurer une articulation cohérente avec les dispositions du 2° du II de l'article 1^{er} du projet de décret, l'Autorité recommande que l'article 8 précise que ses dispositions s'appliquent « *sous réserve de stipulations contractuelles plus favorables à l'autorité organisatrice de transports* ».

En outre, le délai de trois ans pourrait ne pas permettre à l'AOT de disposer d'une connaissance suffisante des conditions d'exécution du contrat. L'Autorité recommande, à l'instar de ce qui est ressorti de certaines contributions à la consultation publique, qu'une période d'antériorité de cinq ans, voire plus si nécessaire, jusqu'à laquelle il serait possible de remonter, soit retenue afin de permettre aux AOT de préparer leurs appels d'offres en toute connaissance de cause.

4.2. Sur la possibilité pour les fournisseurs d'informations de s'opposer à la transmission d'informations (article 4)

71. Le projet de décret permet au fournisseur d'informations, lorsqu'il est saisi d'une demande ne relevant ni de la liste des catégories d'informations mentionnée à l'article 2, ni des autres informations exigibles par les AOT en application de l'article L. 2121-19 du code des transports, d'en refuser la communication dans un délai d'un mois. Passé ce délai, les informations sollicitées sont réputées exigibles.
72. S'il apparaît légitime que cette faculté de contestation soit reconnue aux fournisseurs d'informations, celle-ci présente néanmoins le risque d'un allongement des délais de communication des informations aux AOT, notamment en cas de contestation abusive par les fournisseurs d'informations. Toutefois, comme indiqué au point 36, le degré de précision des annexes visées à l'article 2 a vocation à s'accroître au fur et à mesure des retours d'expérience des AOT, ce qui aura nécessairement pour effet de réduire la possibilité pour les fournisseurs d'informations d'invoquer dans un but dilatoire les dispositions de l'article 4.

4.3. Sur la longueur des délais applicables à la communication d'informations aux AOT et sur l'absence de définition suffisamment précise de la disponibilité de ces informations (I, II, III de l'article 5)

73. S'agissant de la procédure de transmission des informations listées aux annexes 1 à 4 du projet ou des autres informations exigibles par les AOT en application de l'article L. 2121-19 du code des transports, le projet de décret prévoit que, lorsque l'information demandée est disponible, le fournisseur d'informations dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception de la demande pour la transmettre.
74. Lorsque l'information demandée n'est pas disponible, le fournisseur d'informations doit transmettre à l'AOT, dans un délai de deux mois à compter de la demande, les motifs d'indisponibilité de l'information demandée et, le cas échéant, la liste des informations « *approchantes* » disponibles ainsi qu'un devis de production de l'information demandée ou, à défaut, d'une information « *approchante* », qui indique

un délai raisonnable de production de l'information (au maximum six mois pour les informations mentionnées dans les annexes 1 à 4 et, le cas échéant, le montant prévisible de la contrepartie financière correspondante).

75. L'Autorité estime que ce dispositif peut être une source de difficultés importantes pour l'accès aux données pour les AOT. La notion d'information « disponible » est sujette à interprétation et les délais de transmission des données risquent de retarder inutilement la communication d'informations pourtant indispensables.

4.3.1. Sur la notion d'information disponible

76. Le II de l'article 5 du projet de décret définit l'information « disponible » comme une information existante ou nécessitant des opérations simples de traitement et de mise en forme de données existantes.
77. L'Autorité relève tout d'abord qu'une telle définition confère aux fournisseurs d'informations une large marge d'appréciation pour déterminer si l'information est « disponible » ou ne l'est pas. En particulier, l'opérateur historique étant aujourd'hui la seule entité disposant de la totalité des informations relatives aux contrats de service public, il apparaît difficile voire impossible de vérifier, *a priori*, si le caractère disponible ou indisponible d'une information est réellement établi.
78. Par ailleurs, le caractère flou de cette notion, en l'absence de précision sur ce que recouvrent des opérations « simples » de traitement et de mise en forme, risque de conduire à ce que l'opérateur ne transmette pas, ou dans des délais longs, certaines informations pourtant indispensables pour les AOT, en particulier celles qui sont listées dans les annexes 1 à 4 prévues par l'article 2 du projet de décret.
79. Enfin, la possibilité donnée aux fournisseurs d'informations de fournir à l'AOT la liste des informations « approchantes » disponibles, lorsque l'information est considérée comme indisponible, pourrait être source de difficultés dès lors que cette notion n'est pas définie et qu'elle sera donc soumise à la libre appréciation des fournisseurs d'informations.
80. Dans ce contexte et comme indiqué au point 37, l'Autorité recommande que les données listées dans les annexes 1 à 4, indispensables pour les AOT, soient considérées comme des informations réputées disponibles.
81. En outre, l'Autorité relève que l'article L. 2141-11 du code des transports prévoit déjà la communication, par SNCF Mobilités aux AOT, de certaines informations d'ordre comptable, financier et technique dans le cadre d'un rapport annuel. Le contenu de ce rapport est précisé par le décret et l'arrêté du 17 mars 2016 susvisés.

Par mesure de cohérence et pour éviter toute ambiguïté quant au régime applicable à ces informations, l'Autorité recommande que le projet de décret mentionne expressément que (i) les informations objet de ce rapport doivent être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa de l'article L. 2121-19 du code des transports et (ii) sont présumées disponibles et (iii) que leur communication ne saurait donc faire l'objet d'aucune contrepartie financière.

4.3.2. Sur les délais de communications des informations

82. Les délais impartis à l'opérateur en place pour communiquer les informations, auxquels viennent s'ajouter ceux relatifs à la mise en place du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires (cf. partie 5 *infra*) pourraient avoir pour conséquence de retarder la communication d'informations et la mise en concurrence effective des conventions de service public.

83. En ce qui concerne plus spécifiquement les données disponibles, le délai de deux mois imparti par le I de l'article 5 du projet de décret apparaît excessif comme le relèvent certaines réponses à la consultation publique, en particulier pour les données listées dans les annexes 1 à 4.
84. Dans la mesure où celles-ci sont anticipables, et pourraient être constituées majoritairement de données brutes lorsque cela est possible (cf. point 40), elles devraient pouvoir être produites à la demande des AOT dans des délais plus courts, par exemple d'un mois. La non-disponibilité des autres données devrait quant à elle être limitée à des cas très spécifiques nécessitant des retraitements conséquents de la part de l'opérateur.
85. Par conséquent, l'Autorité recommande une réduction du délai de communication des données disponibles, en particulier de celles prévues par les annexes 1 à 4.

4.4. Sur les cas dans lesquels l'AOT est tenue de verser une contrepartie financière pour obtenir les informations demandées (III et V de l'article 5, et III de l'article 8)

86. Le projet de décret prévoit que, dans certaines hypothèses, la communication d'informations à l'AOT peut être subordonnée au paiement d'une contrepartie financière. Tel est le cas lorsqu'une telle contrepartie est prévue par la convention de service public ou lorsque l'information demandée est indisponible.
87. Le montant de cette contribution est néanmoins encadré, le paragraphe V de l'article 5 disposant que « *toute contrepartie financière à la transmission d'informations n'excède pas le montant total des coûts additionnels de production des informations afférents à la demande* » des AOT. Néanmoins l'Autorité recommande que la rédaction de cette disposition soit clarifiée afin d'éviter toute ambiguïté sur le point de savoir si ce principe s'applique également aux contreparties financières fixées par voie contractuelle ou si ces dernières sont intégralement régies par la liberté contractuelle.
88. Le projet de décret prévoit également des dérogations à ce principe pour les conventions conclues avec SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023. Dans cette hypothèse, aucune contrepartie financière ne peut être exigée pour la communication d'informations visées dans les annexes au projet de décret, qu'elles soient disponibles ou indisponibles. En revanche, une contrepartie financière peut être exigée pour les informations non visées dans les annexes mais relevant de l'article L. 2121-19 si leur production implique « *l'engagement d'investissements significatifs au regard de la valeur de la convention* ».
89. L'Autorité relève que ces dispositions assurent, en toutes circonstances, la gratuité des informations listées dans les annexes prévues à l'article 2 du projet de décret, ce qui est cohérent au regard de leur caractère anticipable. Toutefois, en l'état actuel du projet, l'application de cette règle est restreinte aux conventions conclues de gré à gré avant le 25 décembre 2023.
- L'Autorité recommande que celle-ci soit systématisée et appliquée y compris aux conventions conclues après cette date. En effet, dès lors que l'intégralité des informations prévues dans les annexes 1 à 4 devrait être systématiquement considérée comme disponible et immédiatement transmissible, une contrepartie financière ne saurait être exigée de l'AOT quelle que soit la date de signature de la convention.
90. En cohérence avec les recommandations formulées aux points 76 et suivants ci-dessus, l'Autorité recommande qu'une contrepartie financière ne puisse s'appliquer qu'à des cas de demandes d'informations « *non disponibles* » cette catégorie devant être définie de façon restrictive et objective.

4.5. Sur le contrôle de la sincérité des informations transmises (article 5)

91. Le projet de décret prévoit que le fournisseur d'informations garantit la « *sincérité* » des informations transmises. Les autorités organisatrices ont la possibilité de désigner à leurs frais un organisme tiers pour vérifier auprès des fournisseurs d'informations le respect de cette exigence.
92. Outre le fait que la sincérité des informations est difficilement contrôlable, l'Autorité estime que la notion de « *sincérité* » des informations transmises n'est pas suffisamment précise et contraignante.

Elle recommande donc que cette notion soit remplacée par celle « *d'exactitude* » et de « *complétude* » des données pour renforcer les exigences auxquelles les fournisseurs d'informations doivent être soumis s'agissant d'un sujet majeur relatif à la fiabilité des données transmises. Par exception, pour les données prévisionnelles mentionnées dans les annexes ou que l'Autorité souhaiterait y voir ajouter, seule une obligation de sincérité pourrait s'imposer au fournisseur d'informations.

93. Par ailleurs, au regard de l'asymétrie d'information entre l'AOT et le fournisseur d'informations, il n'appartient pas à l'AOT de vérifier, à ses frais, les informations qui lui sont transmises dès lors que le fournisseur d'informations, dont elle est par ailleurs la cliente, devrait pouvoir en garantir la qualité et communiquer à l'AOT, en cas de besoin, les éléments de justification nécessaires.

5. LA PROTECTION NÉCESSAIRE DES INFORMATIONS CONFIDENTIELLES ALOURDIT INUTILEMENT LES OBLIGATIONS PESANT SUR LES AOT

5.1. Sur la conformité à l'article L. 2121-19 du code des transports

94. Aux termes de l'alinéa 3 de l'article L. 2121-19 du code des transports, l'AOT établit un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires. Ce plan a pour objet de définir des mesures d'organisation interne pour assurer le respect, par le personnel de l'AOT et par toute personne travaillant pour son compte, de l'interdiction de divulgation de ces informations.
95. Le projet de décret, pris en application de l'article L. 2121-19 du code des transports, subordonne la transmission d'informations relevant du secret des affaires à l'adoption d'un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires. Le IV de l'article 5 du projet de décret indique en effet que « *la transmission d'informations relevant du secret des affaires est subordonnée à l'adoption et à la mise en œuvre préalables par l'autorité organisatrice du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires* ».
96. L'Autorité estime que si l'article L. 2121-19 du code des transports prévoit bien une obligation, à la charge de l'AOT, d'adopter un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, il ne conditionne pas l'obligation de transmission d'informations à l'AOT à l'adoption d'un tel plan. En ajoutant cette condition, le projet de décret méconnaît, sur ce point, les dispositions de l'article L. 2121-19 du code des transports.
97. En effet, le premier alinéa de l'article L. 2121-19 du code des transports, pose pour principe que « *les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service transmettent à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires* ». L'objectif de cette disposition est, au premier chef, d'assurer que le secret industriel et commercial ne puisse faire obstacle à la transmission des informations²¹. C'est la raison pour laquelle la structure de l'article L. 2121-19 distingue clairement l'obligation de transmission

²¹ Sénat, Rapport préc., p. 103.

d'informations à l'AOT, de celle d'établir un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, sans jamais subordonner l'une à l'autre. L'absence de renvois entre l'obligation de transmission d'informations (alinéa 1^{er}) et l'obligation d'adoption d'un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires (alinéa 3) démontre l'absence de lien de subordination entre les deux obligations et exclut d'interpréter l'alinéa 3 comme constituant une condition de la mise en œuvre de l'alinéa 1^{er}.

98. En outre, il convient de relever que le deuxième alinéa de l'article L. 2121-19 renforce déjà les obligations de l'AOT en matière de protection des informations couvertes par le secret des affaires en prévoyant l'application de l'article 226-13 du code pénal en cas de divulgation des informations visées au premier alinéa à des personnes étrangères aux services de l'AOT. Dès lors, la transmission aux candidats à une procédure d'appel d'offres d'informations couvertes par le secret des affaires est pénalement sanctionnée. Dans ce contexte, rien ne justifie que soit ajoutée une contrainte supplémentaire pour l'AOT en conditionnant la transmission d'informations relevant du secret des affaires à l'adoption par celle-ci d'un plan de gestion des informations confidentielles, toute divulgation à des tiers d'informations confidentielles pouvant déjà, indépendamment de l'existence ou non de celui-ci, faire l'objet de sanctions pénales.
99. Par conséquent, l'Autorité recommande que le IV de l'article 5 du projet de décret soit supprimé.

5.2. Sur la lourdeur de la procédure d'adoption du plan et ses conséquences sur l'effectivité de la transmission d'informations à l'AOT

100. L'article 6 du projet de décret définit la procédure d'adoption par l'AOT du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires. L'AOT est tenue de consulter, préalablement à l'adoption du plan, les entreprises ferroviaires fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs pour son compte, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants de gares de voyageurs relevant de son ressort territorial, et les autres fournisseurs d'informations. Les fournisseurs d'informations consultés disposent d'un délai d'un mois à compter de la transmission du projet de plan pour rendre un avis.
101. En outre, dans un délai d'un mois suivant l'adoption du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, l'AOT est tenue de communiquer celui-ci aux fournisseurs d'informations préalablement consultés ainsi qu'aux autres fournisseurs d'informations, « à leur demande ».
102. Enfin, l'AOT est soumise à une obligation de notifier la « mise en œuvre » du plan de gestion aux fournisseurs d'informations concernés.
103. L'Autorité attire l'attention du Gouvernement sur la lourdeur des obligations de consultation et de notifications prévues par le projet de décret. En effet, les obligations mises à la charge de l'AOT de communiquer aux fournisseurs d'informations le plan de gestion une fois celui-ci arrêté puis de notifier à ceux-ci la « mise en œuvre » dudit plan sont susceptibles d'accroître inutilement la charge administrative de l'AOT.
104. Par ailleurs, l'obligation de notification de la « mise en œuvre » du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, telle qu'elle est formulée dans le projet de décret, apparaît imprécise.

Par conséquent, l'Autorité recommande la suppression de cette obligation dans le projet de décret.

5.3. Sur l'engagement de confidentialité

105. Le I de l'article 6 du projet de décret dispose que « *l'autorité organisatrice garantit la confidentialité des informations relevant du secret des affaires qui lui sont transmises en application du présent décret* » en prenant notamment « *toutes les mesures nécessaires, compte tenu des techniques disponibles pour prévenir l'accès aux données par toute personne non autorisée* ». A cette obligation générale s'ajoute celle de conclure un « *engagement de confidentialité et d'utilisation conforme* » des informations avec le personnel de l'AOT, ses prestataires et par l'organisme tiers chargé par elle de vérifier auprès des fournisseurs d'informations la « *sincérité* » des informations communiquées.
106. L'Autorité s'interroge sur l'utilité de l'obligation de conclure un accord de confidentialité qui viendrait s'ajouter aux mesures prises par l'AOT en application du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires qui vise déjà, aux termes du troisième alinéa de l'article L. 2121-19 du code des transports, à assurer le respect par le personnel de l'AOT et par « *toute personne travaillant pour son compte de l'interdiction de divulgation* » des informations couvertes par le secret des affaires.
107. Par conséquent, l'Autorité recommande de supprimer l'obligation pour les AOT de faire conclure un engagement de confidentialité telle que prévue au 3° du I de l'article 6 du projet de décret.

*

Le présent avis sera notifié à la ministre chargée des transports et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 13 juin 2019.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Mesdames Cécile George et Marie Picard ainsi que Monsieur Yann Pétel membres du collège.

Le Président

Bernard Roman