

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

Avis n° 2019-084 du 9 décembre 2019

portant sur le projet de décret relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministère de la transition écologique et solidaire par un courrier enregistré le 9 octobre 2019 au pôle procédure de l'Autorité ;

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 et L. 2121-19 ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

Vu le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires ;

Vu l'avis 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 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après en avoir délibéré le 9 décembre 2019 ;

EMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE

1. Depuis le 3 décembre 2019, les autorités organisatrices de transport (ci-après les « AOT ») ont la faculté d'ouvrir à la concurrence les services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs en application des articles 18 et 19 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. A compter du 25 décembre 2023, les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs devront être attribués après publicité et mise en concurrence, sauf exception.

2. Pour permettre aux AOT de disposer de toutes les informations relatives aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs, le premier alinéa de l'article L. 2121-19 du code des transports 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. Le dernier alinéa du même article prévoit « [qu']un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, détermine les conditions d'application du présent article. Il établit notamment une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels ces informations sont transmises. ».
3. De plus, l'article L. 2121-16 du code des transports impose aux 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 dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. A cette fin, « un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, détermine les catégories d'informations concernées et les conditions dans lesquelles des informations couvertes par le secret des affaires peuvent, si cela est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence, être communiquées, de façon à en protéger la confidentialité ».
4. En application des dispositions précitées, le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 susvisé a précisé la liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme étant relatives à l'organisation, à l'exécution ou aux missions du service public (article 1^{er}). Les articles 2 à 4 de ce décret précisent la procédure de transmission de ces informations aux AOT. Enfin, l'article 5 détermine la liste des informations utiles pour préparer une offre devant être communiquées par l'AOT aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public.
5. Toutefois, l'article préliminaire du décret n° 2019-851 susvisé exclut l'application des articles 1^{er} à 5 aux « services publics de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé », renvoyant implicitement à des dispositions réglementaires spécifiques à ce type de services publics.
6. C'est dans ce contexte que l'Autorité est saisie pour avis d'un projet de décret portant spécifiquement sur les informations relatives aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs « adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé ».
7. L'article 2 du projet de décret distingue trois types de services publics adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé. Il résulte de l'instruction, en particulier des réponses à la mesure d'instruction adressée au ministère chargé des transports, que ces cas correspondent aux situations actuelles suivantes :

Cas de figure	Région concernée	Type de service librement organisé adapté	Modalités de conventionnement
Cas de figure n°1 Prolongement du parcours d'un service librement organisé	Bretagne	Prolongement du service librement organisé à grande vitesse assurant la desserte Paris - Rennes sur trois villes : Rennes - Quimper, Rennes - Brest et Rennes - Saint-Malo.	Service faisant l'objet d'un avenant ad-hoc à la convention TER entre SNCF Mobilités et la région. La partie conventionnée du service ne s'applique que pour les déplacements intrarégionaux des abonnés des services conventionnés régionaux.
	Hauts-de-France	Prolongement d'un service librement organisé à grande vitesse	Service opéré dans le cadre de la convention TER entre SNCF Mobilités et la région.

		entre Lille et des villes du littoral : Dunkerque, Boulogne-Ville, Calais, Rang du Fliers.	La partie conventionnée du service ne s'applique que pour les déplacements intrarégionaux des abonnés des services conventionnés régionaux et des voyageurs occasionnels.
Cas de figure n° 2 Réalisation d'un ou plusieurs arrêts intermédiaires sur le parcours d'un service librement organisé	Cette situation n'existe pas aujourd'hui.		
Cas de figure n° 3 Accès à un service librement organisé par des voyageurs munis d'un titre de transport relevant d'un contrat de service public	Bretagne	Accès prévu dans les conventions TER à certains services ferroviaires librement organisés pour certains déplacements régionaux et dans certaines conditions aux usagers du service, pour des déplacements intrarégionaux. Accès à des services librement organisés opérés par SNCF Mobilités et Thello (pour le cas de la région Sud – Provence Alpes Côte d'Azur) ¹ .	
	Grand Est ²		
	Hauts-de-France ³		
	Nouvelle Aquitaine ⁴		
	Pays de la Loire ⁵		
	Sud – Provence Alpes Côte d'Azur ⁶		

9. Le projet de décret précise les catégories d'informations devant être regardées, de manière irrefragable, comme étant relatives à l'organisation, à l'exécution ou aux missions du service public et que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants de gares de voyageurs ou les exploitants d'installations de service autres que les exploitants de gares de voyageurs doivent fournir en application de l'article L. 2121-19 du code des transports, sans que le secret des affaires puisse faire obstacle à leur transmission (article 3 et annexes 1 à 4)⁷. Il précise également les informations devant être transmises par les AOT aux candidats à l'attribution de conventions de service public en application de l'article L. 2121-16 du code des transports (article 4).

2. ANALYSE

10. A titre liminaire, l'Autorité relève qu'elle s'est déjà prononcée sur les modalités de collecte et de communication des informations relatives aux contrats de service public de transport ferroviaire de

¹ Les modalités d'accès des catégories de voyageurs munis d'un titre de transport relevant du contrat de service public au service librement organisé par la société Thello sur les axes Nice – Monaco et Nice – Vintimille, Monaco – Vintimille font ainsi l'objet d'une convention tripartite entre la Région, Thello et SNCF Mobilités.

² Axes Reims - Sedan et Strasbourg – Metz.

³ Axes Arras - Lille, Arras - Dunkerque, Arras - Valenciennes et Tourcoing – Lille.

⁴ Axes Dax - Hendaye, Dax - Bayonne, Dax - Pau, Châtelleraut – Saint-Pierre-des-Corps – Poitiers, Niort – La Rochelle, Poitiers – Surgères, Poitiers – Saint-Maixent et Poitiers – Niort.

⁵ Axes Angers - Le Mans, Angers – Nantes, Le Mans – Laval, Rennes - Laval, Nantes – Le Croisic, Les Sables d'Olonne – La Roche-sur-Yon – Nantes.

⁶ Axes exploités par l'entreprise ferroviaire Thello.

⁷ Les catégories d'informations devant être fournies aux AOT par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants de gares de voyageurs et les exploitants d'installations de service autres que les exploitants de gares de voyageurs en application de l'article L. 2121-19 du code des transports (article 3 et annexes 2 à 4) sont strictement identiques à celles prévues par le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 susvisé.

voyageurs dans son avis n° 2019-037 du 13 juin 2019 susvisé, qui a précédé l'adoption du décret n° 2019-851 du 20 août 2019, lequel aurait pu, contrairement à ce qu'il prévoit, intégrer également les services publics de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé.

11. Si l'Autorité comprend de l'élaboration d'un projet de décret spécifique le souhait du Gouvernement de proportionner les données exigibles sur ce type de services publics, elle estime qu'une saisine concomitante à celle effectuée pour le projet de décret n° 2019-851 susvisé et sur lequel elle s'est prononcée le 13 juin 2019, aurait été opportune, en ce qu'elle lui aurait permis de disposer d'une vision globale des dispositions réglementaires envisagées pour les informations de l'ensemble des services publics et d'émettre des observations et recommandations en conséquence, dans l'intérêt du bon fonctionnement du système ferroviaire. A défaut, elle estime que le projet de décret, objet du présent avis, pourrait utilement venir modifier, en le complétant, le décret n° 2019-851 susvisé plutôt que de créer un décret *ad hoc*.
12. L'Autorité relève que l'article 4 du projet de décret, en ce qu'il détermine les catégories d'informations devant être transmises par les AOT aux entreprises ferroviaires dans le cadre d'une procédure d'appel d'offres en application de l'article L. 2121-16 du code des transports, n'a vocation à s'appliquer qu'à un nombre limité de cas, au moins durant les premières années de l'ouverture à la concurrence. En effet, une telle mise en concurrence des services adaptés ne sera *a priori* possible que lorsque les services librement organisés seront exploités par plusieurs entreprises ferroviaires (sans préjudice de la faculté pour les AOT de recourir, s'il y a lieu, à des attributions directes dans le respect des dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 et du code des transports).

2.1. Une procédure de transmission des informations harmonisée pour l'ensemble des services publics de transport ferroviaire de voyageurs

13. L'article 1^{er} du projet de décret étend le champ d'application de la procédure de transmission des informations prévue aux articles 2 à 4 du décret n° 2019-851 susvisé aux services publics de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé. Le projet de décret prévoit ainsi de revenir sur les dispositions de l'article préliminaire du décret n° 2019-851 susvisé lequel exclut les services publics de transport ferroviaire de voyageurs « *adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé* » du champ d'application de la procédure de transmission des données de ses articles 2 à 4.
14. Tout en réitérant les remarques qu'elle a faites dans son avis n° 2019-037 du 13 juin 2019 sur ces articles, l'Autorité accueille favorablement la suppression envisagée par le projet de décret soumis pour avis de cette dérogation qui conduit à retenir une procédure unique et harmonisée de transmission des informations pour l'ensemble des services publics de transport ferroviaire de voyageurs.

2.2. La définition de la notion de « service public de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé » pourrait être précisée

15. L'article 2 du projet de décret dont l'Autorité a été saisie précise la notion de « *service public de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé* ». Trois cas de figures, limitativement énumérés, permettent de mieux appréhender la consistance et la réalité de ces services publics spécifiques :
 - Le service public « *porte sur l'exécution d'une offre dans le prolongement du parcours d'un service librement organisé* » (1°) ;
 - Le service public « *porte sur la réalisation d'un ou plusieurs arrêts intermédiaires sur le parcours d'un service librement organisé* » (2°) ;

- Le service public porte sur « les conditions d'accès à un service librement organisé pour des catégories des voyageurs munis d'un titre de transport relevant du contrat de service public » (3°).

16. L'Autorité observe que les cas de figure n° 1 et n° 2 visent deux types de service publics, ce qui n'est pas la situation du cas de figure n° 3 qui porte sur les « conditions d'accès » au service public. Afin d'harmoniser les trois cas de figure, il pourrait être envisagé de supprimer, au 3°) de l'article 2 du projet de décret, la référence à la notion de « conditions d'accès ». En effet, le service public, dans ce cas, ne découle pas des conditions d'accès au service librement organisé mais plutôt de l'accès au service librement organisé, les conditions d'accès pouvant être librement définies dans le cadre du contrat de service public conclu entre l'AOT et l'entreprise ferroviaire.

2.3. La liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme relevant de l'article L. 2121-19 du code des transports doit être complétée

17. L'article 3 du projet de décret renvoie à quatre annexes qui précisent la liste des catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme relevant de l'organisation et de l'exécution des services publics de transport ferroviaire de voyageurs au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports. Ces listes varient selon la qualité du fournisseur d'informations (entreprise ferroviaire, gestionnaire d'infrastructure, exploitant de gares de voyageurs ou exploitant d'installations de service autres que les gares de voyageurs).

L'Autorité constate tout d'abord que la liste des catégories de documents devant être transmis par les entreprises exploitant un service public de transport ferroviaire de voyageurs adaptant un service librement organisé est plus réduite que celle prévue par le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 susvisé. Ont notamment été retirées les catégories d'informations relatives à la maintenance du matériel, aux ressources humaines ainsi qu'une grande partie des informations financières.

De surcroît, l'annexe 1 exclut de la liste des informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme relevant de l'article L. 2121-19, certaines données lorsque l'adaptation du service consiste en :

- la réalisation d'un ou plusieurs arrêts intermédiaires sur le parcours d'un service librement organisé (par exemple, les données relatives à la fréquentation) ;
- l'accès à un service librement organisé pour des catégories de voyageurs munis d'un titre de transport relevant du contrat de service public (par exemple, les données relatives à la lutte anti-fraude ou à la fréquentation).

18. L'Autorité estime que les informations visées dans les annexes au projet de décret devraient être complétées afin de ne pas exposer les acteurs du secteur aux difficultés ci-après énoncées.

19. En premier lieu, le caractère incomplet des informations listées dans les annexes du projet de décret crée un risque, pour les AOT, de ne pas pouvoir s'assurer, dans l'hypothèse d'une attribution de gré à gré, de l'absence de surcompensation des obligations de service public.

Il convient de rappeler que l'article 4.1 du règlement (CE) n° 1370/2007 susvisé (ci-après « le règlement OSP ») dispose que les contrats de service public doivent établir « à l'avance, de façon objective et transparente les paramètres sur la base desquels, la compensation doit être calculée (...) de manière à éviter toute surcompensation ». Lorsque les contrats sont attribués sans mise en concurrence, les paramètres doivent être déterminés de façon à ce que la compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes correspondantes conservées par l'opérateur ainsi que d'un bénéfice raisonnable, conformément à l'annexe dudit règlement.

Dans ce contexte, l'Autorité estime qu'en l'absence de transmission par les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants de gares de voyageurs ou les autres exploitants d'installations de service aux AOT des informations nécessaires pour permettre aux AOT de disposer d'une connaissance précise des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, il existe un risque que l'AOT ne soit pas en mesure de s'assurer que le montant de la compensation financière demandé par l'opérateur est correctement évalué ou que son montant n'excède pas ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts imputables aux missions de service public, finançant de fait le service de transport librement organisé. Ceci pourrait d'ailleurs conduire à une requalification des compensations versées en aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1^{er}, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

20. En deuxième lieu, le caractère lacunaire de la liste de catégories d'informations prévue par le projet de décret pourrait entretenir et renforcer l'asymétrie d'informations existante entre SNCF Mobilités et le reste des entreprises ferroviaires du secteur.

Comme l'Autorité l'a souligné dans son avis n° 2019-037 du 13 juin 2019 susvisé, cette asymétrie d'informations confère à l'opérateur historique une rente informationnelle tant en ce qui concerne le fonctionnement du réseau ferré national que les caractéristiques techniques et commerciales des lignes conventionnées. Un des enjeux fondamentaux de l'accès par les AOT aux informations relatives aux services publics, en particulier, à court terme et dans un contexte d'ouverture à la concurrence, de la part de l'opérateur historique, est précisément de prévenir les conséquences de cette asymétrie d'informations.

De plus, une liste complète et précise de catégories d'informations permettrait de mieux armer les AOT face aux aléas de la procédure de transmission des informations prévue aux articles 3 et 4 du décret n° 2019-851 susvisé. En effet, cette procédure attribue aux fournisseurs d'informations un large pouvoir d'appréciation pour évaluer le caractère existant ou disponible d'une information demandée par une AOT, ce qui pourrait conduire, ainsi que l'Autorité l'a déjà souligné dans son avis n° 2019-037 précité, à un allongement inutile des délais de communication des informations.

21. En dernier lieu, l'Autorité rappelle que l'article L. 2121-4-2 du code des transports prévoit que « *lorsqu'une région conclut un contrat de service public avec une entreprise offrant un service de voyageurs librement organisé pour qu'elle adapte les conditions d'exploitation du service dans son territoire ou qu'elle autorise la montée à bord de voyageurs régionaux, elle peut saisir l'Autorité de régulation des transports pour avis sur le contrat de service public. Cet avis a pour objet de vérifier que les conditions financières du contrat correspondent bien au coût imputable aux modifications de services demandées par la région ou aux voyageurs additionnels montant à bord* ». Si l'Autorité devait être saisie d'une telle demande, elle pourrait ne pas être en mesure de procéder dans un délai raisonnable au contrôle des coûts du service si les informations communiquées par l'AOT s'avéraient insuffisantes.
22. Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'Autorité estime indispensable que la liste des informations devant être regardées, de manière irrefragable, comme relevant de l'organisation ou de l'exécution du service public mentionnées dans les annexes au projet de décret soit complétée par les données essentielles à l'évaluation des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public. Elle recommande, en conséquence, que les données suivantes soient *a minima* intégrées dans les annexes afin de permettre aux AOT de disposer rapidement des informations nécessaires à la détermination précise du montant de la compensation versée, en particulier les coûts et recettes résultant, pour l'entreprise ferroviaire, de l'adaptation du service librement organisé :
- les données relatives aux ressources humaines, indispensables pour évaluer le coût de la masse salariale nécessaire à l'exploitation du contrat de service public, ainsi que l'Autorité l'a déjà souligné dans son avis n° 2019-037 susvisé ;
 - les données relatives au matériel roulant et à la maintenance autres que la description et les caractéristiques du parc de matériels roulants, afin de permettre aux AOT d'évaluer facilement les coûts de maintenance liés à la fourniture des services ;

- les données relatives à la fréquentation pour les cas 2° et 3° visés à l'article 2, qui apparaissent indispensables à l'évaluation de la compensation versée par l'AOT. Afin que l'AOT puisse avoir la vision complète de la pertinence de l'offre proposée à ses usagers, il apparaît pertinent que les données relatives à la fraude pour le cas 3° visé à l'article 2 soient fournies ;
- les données financières nécessaires à l'évaluation du surcoût net lié à ces prestations, par rapport au service librement organisé.

23. Enfin, en ce qui concerne l'annexe relative aux éléments financiers, l'Autorité s'interroge sur la portée très générale de la demande de communication de la « liste des biens immobilisés ». Le périmètre pourrait utilement être restreint aux biens supplémentaires immobilisés du fait de l'adaptation du service librement organisé.

2.4. La liste des catégories d'informations devant être transmises sur le fondement de l'article L. 2121-16 du code des transports doit être précisée

24. Sans se prononcer sur la faculté pour les autorités organisatrices de transport de recourir à des cas d'attribution directe, eu égard à la spécificité des services publics de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé, dans le respect des dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 et du code des transports, l'Autorité observe que l'article 4 du projet de décret dresse la liste des catégories d'informations devant être transmises, en application de l'article L. 2121-16 du code des transports, aux candidats pour leur permettre de préparer une réponse à un appel d'offres. Sont visés :

« 1° Les prescriptions pour l'exploitation du service relevant du contrat de service public »,

« 2° Les biens et les ressources susceptibles d'être utilisés pour l'exploitation du service relevant du contrat de service public »

« 3° L'historique des données d'exploitation précédente du service concerné relevant du contrat de service public, lorsque ces informations sont strictement nécessaires pour éviter les distorsions de concurrence ».

25. L'Autorité estime que cette liste pourrait être complétée afin de permettre à l'ensemble des candidats de disposer des informations suffisantes pour préparer une offre et de réduire l'asymétrie d'information existante entre les autres entreprises ferroviaires et l'opérateur historique qui dispose d'un avantage concurrentiel lors de la réponse aux appels d'offres. En effet, comme l'Autorité l'a souligné dans son avis n° 2019-037 susvisé, dès le stade de la préparation de l'appel d'offres, la rente informationnelle de SNCF Mobilités est susceptible de lui conférer un avantage compétitif si l'AOT n'est pas en capacité de caractériser précisément le service et d'établir des critères objectifs d'attribution. 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 pertinente.

26. Ainsi, les dispositions de l'article 4 du projet de décret devraient être précisées et détaillées dans le prolongement et en cohérence avec la liste de catégories d'informations de l'article 5 du décret n° 2019-851 susvisé. En particulier, s'agissant de « [l']historique des données d'exploitation précédente du service concerné relevant du contrat de service public, lorsque ces informations sont strictement nécessaires pour éviter les distorsions de concurrence », le projet de décret devrait notamment préciser que sont inclus dans cette catégorie d'informations « le nombre et la typologie des titres de transport et des abonnements vendus » ainsi que la « fréquentation du service ».

27. En outre, le point 3° de l'article 4 du projet de décret, qui vise « [l']historique des données de l'exploitation précédente du service concerné relevant du contrat de service public, lorsque ces informations sont strictement nécessaires pour éviter des distorsions de concurrence » n'apparaît pas conforme à l'article L. 2121-16 du code des transports, qui prévoit que la condition liée au « caractère

strictement nécessaire pour éviter les distorsions de concurrence » s'applique uniquement aux « données couvertes par le secret des affaires ».

Dès lors, en prévoyant que cette condition s'applique à l'ensemble de l'historique des données de l'exploitation précédente du service concerné relevant du contrat de service public, et pas uniquement aux données couvertes par le secret des affaires, le 3° de l'article 4 du projet de décret excède les dispositions de l'article L. 2121-16 du code des transports.

L'Autorité recommande de supprimer dans le projet de décret la mention « *lorsque ces informations sont strictement nécessaires pour éviter des distorsions de concurrence* ». L'article L. 2121-16 impose, en tout état de cause, aux AOT de s'assurer du respect de cette condition pour chacune des informations qui auront été caractérisées comme relevant du secret des affaires.

28. Enfin, l'article 4 du projet de décret comporte une erreur rédactionnelle en ce qu'il fait référence aux « *catégories d'informations mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 2121-16* »⁸, alors que cet article ne comprend qu'un seul alinéa. Les mots « *catégories d'informations mentionnées au dernier alinéa de l'article L. 2121-16* » devraient être remplacés par les mots « *catégories d'informations mentionnées à la dernière phrase de l'article L. 2121-16 du code des transports* ».

*

Le présent avis sera notifié à la ministre de la transition écologique et solidaire, au secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 9 décembre 2019.

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

Le Président

Bernard Roman

⁸ Soulignement ajouté