

Synthèse de la consultation publique

Projet de décision relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises et les autres candidats

L'Autorité a reçu huit contributions provenant de l'AFRA, l'AQST, l'ARF, la Région Nord Pas de Calais-Picardie, SNCF Mobilités, Thalys, Transdev et l'UTP, dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 9 février au 11 mars 2016 sur son projet de décision de collecte d'informations auprès des entreprises ferroviaires et autres candidats autorisés.

Cette synthèse des réponses reçues reprend les thématiques les plus abordées par les contributeurs et présente la façon dont ces contributions ont été prises en compte dans la décision n°2016-052 du 13 avril 2016 de l'Autorité.

Sur les objectifs poursuivis par l'Autorité et la proportionnalité de la collecte

Il ressort d'un certain nombre de contributions des interrogations sur les objectifs poursuivis par la collecte de données par l'Autorité et sur la portée de sa mission d'observation du marché ferroviaire. A titre d'exemple, trois répondants ont indiqué que le rapport que l'Autorité doit établir sur l'offre globale de transports interurbains ne justifiait pas le niveau de détail demandé.

D'autres contributeurs considèrent que la collecte de données économiques et financières ne relève pas du pouvoir d'observation du marché, voire que ces données ne peuvent servir qu'au contrôle de la séparation comptable par l'Autorité.

Afin de répondre à ces interrogations, **l'Autorité a tenu à clarifier, dans sa décision, les finalités de cette collecte d'informations** et, en particulier, à **mettre en avant l'objectif de régulation que sert en premier lieu le recueil de ces données**. Seule la connaissance approfondie du secteur, appuyée sur des chiffres fiables et régulièrement mis à jour, est propre à garantir l'expertise nécessaire à la prise de décision et, partant, la qualité de la régulation au bénéfice de l'ensemble des acteurs du système.

En ce sens, la collecte de données ne vise pas, contrairement à certaines préoccupations exprimées, à alimenter, principalement voire essentiellement, la publication de notes de conjoncture ou bien de rapports d'information générale. Sur ce dernier point, il est rappelé par ailleurs pour mémoire que les publications qui seront faites à partir des informations collectées préserveront en tout état de cause la confidentialité des données relevant du secret des affaires.

Au regard d'objectifs qui leur semblaient insuffisamment clairs, des contributeurs se sont inquiétés de l'importance du volume d'informations demandées.

Sans remettre en cause l'ambition de sa démarche, l'Autorité s'est efforcée de prendre en compte ces observations dans sa décision, qui se traduit par **une division par deux du nombre d'indicateurs collectés**.

Sur la nature des données collectées et le format de collecte

De manière générale, les contributeurs ont fait valoir le caractère inadapté des tableurs Excel proposés par l'Autorité dans le cadre de son projet de collecte.

L'Autorité rappelle que les annexes présentées ont pour seul but de fournir un exemple de formalisme concret et conforme aux besoins. L'Autorité s'est par ailleurs équipée techniquement pour pouvoir manipuler des bases de données de grande taille, sous différents formats. Elle peut par conséquent

accepter la transmission de données issues d'extractions directes des systèmes d'information des entreprises. Les entreprises souhaitant mettre en place ce type d'échange (qui peut par la suite être automatisable) sont invitées à se rapprocher de l'Autorité dès la publication de la décision.

Plusieurs contributeurs ont ajouté qu'ils transmettent déjà des données à d'autres organismes (AQST et SOeS par exemple) et que l'ampleur des informations demandées par l'Autorité serait source de coûts supplémentaires.

Comme indiqué ci-dessus, l'Autorité précise qu'elle peut accepter la fourniture de données dans un format déjà établi pour d'autres organismes, pour autant que le périmètre et la nature des données correspondent aux informations prévues dans la décision. Cette souplesse doit répondre au besoin exprimé par les répondants, de surcroît alors que le nombre d'indicateurs a été revu, par ailleurs, largement à la baisse.

L'Autorité souligne en tout état de cause que, pour exercer ses missions, elle doit être en mesure de collecter les informations répondant à ses besoins, dans le calendrier qui lui est nécessaire, et ce sans devoir dépendre des dispositifs existants auprès d'autres organismes. Certaines informations pourront donc être demandées lorsqu'elles ne font pas partie du périmètre des collectes précitées.

Des contributeurs ont souligné que certaines informations demandées ne sont pas disponibles, sans préciser le sens exact ni l'origine de cette indisponibilité (ex : indisponibilité avérée car l'information n'est retracée dans aucun SI de l'entreprise, indisponibilité opérationnelle car la donnée demandée nécessiterait un retraitement préalable, indisponibilité temporaire pour des raisons par exemple techniques ou organisationnelles, etc.). Seul un opérateur avance précisément une définition, selon laquelle une donnée disponible est une donnée « *pouvant être obtenue de façon automatisée (via un système d'information), périodique et systématique, sans retraitement manuel, autre qu'un recopiage éventuel (de type mise en format Excel) »*.

Bien qu'ayant au préalable circonscrit son projet de collecte à des informations qu'elle jugeait devoir être connues des entreprises ferroviaires, car indissociables du bon suivi de leur activité, l'Autorité a tenu à prendre en compte les difficultés soulevées par les répondants et a renoncé à la collecte de certaines informations présentées comme indisponibles.

Sur les informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Deux contributeurs ont souligné l'indisponibilité de certaines informations demandées, telles que le suivi de l'allocation des capacités par type de trafic ou encore les sillons.km. Par ailleurs, une majorité de répondants juge plus opportun de s'adresser au gestionnaire d'infrastructure s'agissant de l'allocation des capacités sur le marché amont, de leurs modifications ou annulations.

L'Autorité constate les réserves d'une majorité de contributeurs sur la communication d'informations pourtant essentielles à l'étude des conditions de fonctionnement du marché amont. Il lui semblait utile de pouvoir recueillir directement des données des utilisateurs du marché amont, de manière à les confronter à celles susceptibles d'être collectées par ailleurs auprès du GI. En définitive, pour ne pas alourdir la charge de collecte, l'Autorité a pris en compte ces remarques en ne retenant dans sa décision que les sillons réservés, attribués, à l'étude et refusés au lot principal ainsi que sur le seul périmètre global de l'activité de l'entreprise.

Sur les informations relatives à l'utilisation des installations de service

Concernant les informations relatives à l'utilisation des installations de service, deux contributeurs ont mentionné l'indisponibilité de certaines informations. Selon un autre, certaines informations, telles que les heures de maintenance facturées et effectivement utilisées, ne seraient pas utiles à la régulation ferroviaire, tandis que pour un répondant, les éléments relatifs à l'accès aux installations

ne semblent pas relever du recueil statistique. Enfin, certains contributeurs ont proposé que ces informations soient collectées auprès des exploitants d'installations de service.

L'Autorité prend acte des mêmes réserves soulevées par la plupart des répondants sur le principe de la collecte d'informations pourtant essentielles au bon fonctionnement du marché ferroviaire. Elle précise que les conditions de facturation de l'accès et des prestations dans les installations de service sont pleinement dans le champ de la régulation ferroviaire et rappelle à nouveau que la collecte d'informations ne se vise pas à se limiter à un recueil de données statistiques.

Elle a toutefois tenu à prendre en compte les difficultés soulevées par les contributeurs en ce qui concerne l'inexistence ou la différence de format de disponibilité de certaines données proposées. En définitive, la décision de collecte ne retient pas l'information portant sur l'utilisation des installations de service. L'Autorité analysera ses éventuels besoins d'informations complémentaires au regard des données qu'elle pourra collecter auprès des exploitants d'installations de service et de la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF).

Sur les informations relatives à la consistance et aux caractéristiques de l'offre de transport de voyageurs

Concernant les informations relatives à la consistance et aux caractéristiques de l'offre de transport de voyageurs, la majorité des contributeurs a souligné la nécessité de coordonner la collecte avec les collectes réalisées par d'autres organismes. Par ailleurs, un répondant a précisé que le nombre de passagers concernés par des annulations et retards n'est pas une donnée disponible.

L'Autorité renvoie aux développements ci-dessus et rappelle qu'elle pourra accepter, sous conditions, des formats préétablis. Elle relève, en outre, que la liste des informations collectées par le SOeS au titre de l'arrêté du 23 avril 2012 couvre l'offre de services ferroviaires et les trafics voyageurs par origine/destination et que dès lors, la communication des informations demandées ne devrait pas poser de difficulté. L'Autorité précise enfin qu'elle pourra, si les entreprises le souhaitent, télécharger directement les informations déjà disponibles en « open-data » dans un format permettant l'exploitation statistique (ex : fichiers « horaires des lignes TER »).

L'Autorité prend acte de la demande de la majorité des acteurs de collecter les informations relatives aux causes d'annulations et de retards selon le format défini avec l'AQST et dans le cadre du COSAP. Il pouvait cependant être raisonnablement attendu que le nombre de voyageurs concernés par les retards et annulations fasse l'objet d'un suivi spécifique des entreprises ferroviaires au titre de la qualité du service rendu au client, de même que l'identification précise des causes et leur degré d'occurrence. A tout le moins, ces données doivent être disponibles avec précision pour les trains à réservation et sur la base d'estimations justifiées pour les autres trains. A défaut, l'Autorité souhaite la communication de la liste des missions train en retard ou annulées (n° train/date), permettant d'évaluer le niveau de ponctualité par période (semaine, week-end, heure de pointe).

Sur les informations relatives à la fréquentation des services (transport de voyageurs)

Concernant les informations relatives à la fréquentation des services, un certain nombre d'indicateurs est présenté comme non immédiatement disponible à la maille demandée.

L'Autorité tient à souligner qu'elle doit disposer d'une connaissance approfondie de la mobilité, en particulier des choix modaux, incluant le ferroviaire, afin de fonder ses avis et décisions, notamment dans la perspective de la refonte de la tarification du réseau ou de l'instruction des demandes des autorités organisatrices de transport d'interdire ou limiter les services routiers librement organisés sur les liaisons de moins de 100 km. Pour restreindre le nombre des informations demandées, l'Autorité s'était en particulier attachée à définir de manière stricte les données nécessaires dans la liste soumise à la consultation publique.

Sous réserve, le cas échéant, de certains retraitements, il ne fait pas de doute que les informations demandées par l'Autorité existent et peuvent être accessibles à partir des bases de données des

entreprises ferroviaires (à partir des données de billetterie, de contrôles ou de comptages), L'Autorité en veut pour preuve les données de fréquentation et les recettes associées fournies à l'O/D par les AOT saisissant l'Autorité de demandes d'interdiction ou de limitation de liaisons par autocar.

Sur les informations relatives au transport de marchandises

Pour le transport de marchandises, la décision ne prévoit pas la collecte de données qui ont été présentées comme indisponibles par certains contributeurs, telles que les tonnes brutes, le nombre d'UTI par catégorie de marchandises ou encore le nombre de trains.

Concernant les causes d'annulation et de retard, l'Autorité a modifié sa demande en l'ajustant aux informations collectées dans le cadre du système d'amélioration de la performance de SNCF Réseau, comme proposé par l'UTP. Il est toutefois signalé que le renseignement des données à partir d'une source unique (ici, SNCF Réseau) limite de fait les possibilités de vérification et, par conséquent, ne joue pas nécessairement en faveur des entreprises ferroviaires et des autres candidats.

Sur les informations relatives aux résultats économiques et financiers

Concernant les informations relatives aux résultats économiques et financiers demandées, certaines d'entre elles seraient indisponibles, telles que le détail des charges d'accès à certaines installations de service ou encore les comptes de résultat par ligne.

L'Autorité signale que les comptes de résultat par ligne pour le transport ferroviaire de voyageurs sont nécessaires pour mener les analyses économiques de l'Autorité. Dans un contexte présenté comme fortement concurrentiel par un contributeur, il serait douteux que les opérateurs du secteur n'assurent pas un suivi fin de la rentabilité des lignes qu'ils exploitent. Dans les cas où les moyens de production ne seraient pas affectés par ligne, il apparaît en effet envisageable d'adopter une clé de répartition.

L'Autorité a néanmoins tenu à prendre en compte les difficultés soulignées. En ce sens, la décision de collecte ne prévoit pas, pour le transport de marchandises, de répartition des charges et produits par type de trafic. Pour le transport de voyageurs, elle ne prévoit pas la répartition des redevances entre le transport national et international. Pour l'ensemble des activités, elle ne prévoit pas le détail des sous-catégories de redevances d'accès aux installations de service.

Des répondants ont soulevé des difficultés quant aux informations portant sur le matériel roulant. L'âge moyen du parc loué ne serait par exemple pas immédiatement disponible pour un opérateur tandis qu'un autre contributeur explique que la fourniture des informations relatives au matériel roulant nécessiterait un investissement important de la part des entreprises ferroviaires.

L'Autorité prend note de ces éléments et a décidé, du moins dans le cadre de cette première collecte de données, de ne pas inclure la demande d'informations sur le parc de matériel roulant. Pour autant, la connaissance de leur parc de matériel roulant est une exigence industrielle et économique pour les entreprises ferroviaires, pour la réalisation de leur offre.

Enfin, certains contributeurs ont fait part de leurs craintes sur la protection et l'utilisation de données jugées particulièrement sensibles.

L'Autorité rappelle qu'elle dispose d'un pouvoir général d'accès aux informations et qu'il est de sa responsabilité de veiller à la préservation des secrets protégés par la loi (secret des affaires). A cette fin, elle se chargera elle-même d'agréger les informations de manière à ce que la confidentialité des informations soit assurée en cas de publication.

Annexe :

Détail des contributions reçues et de leur prise en compte par l'Autorité

1. SUR LES OBJECTIFS ET LA PROPORTIONNALITE DE LA COLLECTE	6
2. NATURE DES INFORMATIONS DEMANDEES.....	7
2.1. Informations concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.....	7
2.2. Informations concernant l'utilisation des installations de service	10
2.3. Informations concernant la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport	12
2.3.1. <i>Transport de voyageurs</i>	12
2.3.2. <i>Transport de marchandises</i>	13
2.4. Informations concernant la fréquentation des services (transport de voyageurs).....	15
2.5. Informations relatives aux résultats économiques et financiers.....	16
3. AUTRES POINTS EVOQUES	19
3.1. Sur la concurrence intermodale	19
3.2. Sur les acteurs visés par la collecte	20
3.3. Sur la coordination avec les autres collectes	21
3.4. Sur la confidentialité des informations	22
4. ETAT DES LIEUX DES DONNEES RETENUES.....	24
4.1. Utilisation de l'infrastructure	24
4.2. Utilisation des installations de service	24
4.3. Consistance et caractéristiques de l'offre de transport.....	25
4.4. Fréquentation des services.....	26
4.5. Résultats économiques et financiers	26

1. SUR LES OBJECTIFS ET LA PROPORTIONNALITE DE LA COLLECTE

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Projet de collecte	5	- Accueil favorable des missions de l'observatoire et du projet de collecte d'informations (4 répondants). - Les objectifs de la démarche n'apparaissent pas clairement ou devraient être clarifiés (4 répondants). - La démarche s'inscrit dans un contexte juridique peu clair et peu sécurisant (1 répondant).
Pertinence des indicateurs (nature / nombre)	6	<u>Données non disponibles :</u> - Les informations demandées ne sont pas toutes disponibles ou n'existent pas toujours (ex : fréquentation à l'O/D) (6 répondants) - Il convient de privilégier la fréquentation des services basés sur les critères définis par le SOeS (1 répondant). <u>Volume de données non proportionné :</u> - La collecte doit rester proportionnée à l'objectif d'information poursuivi (4 répondants). - Le projet en l'état nécessite la mise en place de processus spécifiques représentant une hausse des coûts pour les services support (5 répondants). - L'ampleur des informations demandées, notamment certains indicateurs à l'O/D, est excessive au regard de l'objectif de suivi interne et des missions ou rapports de l'Autorité (2 répondants). - Il n'est pas opportun de collecter des indicateurs n'ayant <i>a priori</i> aucune pertinence pour la régulation ferroviaire (1 répondant).
Missions et pouvoirs	4	- Les données économiques et financières relèvent des pouvoirs d'enquête de l'Autorité et non de son pouvoir d'observation (2 répondants). - Les données économiques et financières ne peuvent servir qu'au contrôle de la séparation comptable (1 répondant). - Le rapport que doit produire l'Autorité sur l'analyse de l'offre autocar et sur l'offre globale de transports interurbains ne justifie pas le niveau de détail demandé sur le secteur ferroviaire (3 répondants).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- L'Autorité remercie les répondants de l'accueil reçu par ce projet et rappelle que la présente collecte a pour objectifs de fournir les données nécessaires à la réalisation de ses analyses. L'Autorité a pour mission de réaliser des analyses économiques et économétriques poussées, visant à acquérir un niveau de compréhension et d'expertise sur les caractéristiques de l'offre de transport et de la demande finale ; autant d'éléments essentiels pour que l'Autorité puisse statuer et prendre position sur l'avenir de ce secteur régulé. Il ne s'agit pas ici de réaliser un simple suivi qualitatif à la maille régionale ou

nationale, ni de compiler des informations déjà agrégées ou disponibles par ailleurs à la seule fin de publication.

- En conséquence, les travaux de l'Autorité ont bien deux objectifs clairs auxquels ce projet de collecte est relié. L'observation fine des marchés doit tout d'abord permettre à l'Autorité d'alimenter ses travaux dans le cadre de ses missions de régulation. A ce titre, il est nécessaire de disposer d'informations permettant notamment d'évaluer le degré d'utilisation du réseau ferroviaire et par là-même le degré de saturation du réseau. De plus, une observation fine du marché est nécessaire pour déterminer les différents segments dudit marché. Ces éléments sont des fondements de la régulation tarifaire. Enfin, l'Autorité poursuit des missions dans un cadre multimodal qui lui sont confiées par la loi. Des données fines doivent être collectées notamment afin d'analyser les choix modaux. Dans un contexte où la dernière enquête de référence sur l'évolution des mobilités date de 2008, date à laquelle le covoiturage était peu développé et le transport longue distance régulier par autocar inexistant, il est essentiel que l'Autorité puisse disposer d'analyses quantitatives actualisées sur les choix modaux. Les données d'offre et de demande désagrégées au niveau de l'O/D sont incontournables pour suivre l'évolution des trafics mode par mode
- Le second objectif poursuivi par l'observation des marchés est la mise à disposition d'informations fiables et régulières sur le secteur pour les usagers et clients des services ferroviaires ainsi que pour les décideurs publics et les acteurs du secteur.
- Il est de plus souligné que les données transmises au SOeS, telles que définies par l'arrêté du 23 avril 2012 pris pour l'application du décret n° 2012-555, couvrent notamment l'offre de services ferroviaires et les trafics voyageurs par Origine/Destination. L'Autorité acceptant la fourniture de données dans le format prévu par l'arrêté susmentionné, les coûts liés à la collecte de données sont limités pour les entreprises ferroviaires.
- Il est également rappelé que les données couvertes par le secret des affaires auxquelles l'Autorité aura accès pour réaliser ces analyses ne feront pas l'objet de diffusion. Seules des publications agrégées seront diffusées, dans le respect des règles du secret des affaires, règles qui au demeurant ne seront pas remises en cause par les évolutions législatives à venir.
- Il est rappelé que l'article L. 2132-7 du code des transports dispose que « *l'Autorité peut [...] prévoir la transmission régulière d'informations [dont] toute information relative aux résultats économique et financiers* ».
- Enfin, il est souligné que l'article L. 3111-23 du code des transports impose à l'Autorité de réaliser, au sein de son rapport, une analyse globale de l'offre de transports à la maille régionale, ce qui inclut le transport ferroviaire. Cette disposition permettra d'analyser notamment l'impact de la mise en place de nouveaux services routiers interurbains sur les services ferroviaires. Dans cette optique, les informations demandées aux entreprises ferroviaires de voyageurs et aux services de transport interurbain librement organisés par autocar sont collectées sur la base d'une maille identique.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 précise les objectifs poursuivis par l'Autorité et le caractère essentiel des données collectées pour atteindre ces objectifs.

2. NATURE DES INFORMATIONS DEMANDEES

2.1. Informations concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 1a)

Les indicateurs proposés par l'Autorité vous paraissent-ils suffisants pour évaluer l'adéquation de l'offre à la demande sur le marché amont ? Dans le cas contraire, merci de justifier votre réponse et

de lister les indicateurs que vous jugez plus pertinents. Merci également de fournir des précisions concernant la mesure des modifications et annulations de sillons.

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Pertinence des indicateurs proposés	4	- Les indicateurs proposés semblent pertinents pour mesurer la qualité des sillons par type de trafic (commerciaux/non commerciaux) et de services (fret et voyageurs) mais les catégories ne correspondent pas aux indicateurs fournis par SNCF Réseau (point 4.4.1. du DRR et suivi dans HOUAT) : sillon irrecevable, irréalisable, suppression, attribution ferme, attribution conditionnelle, attribution partielle, attribution provisionnelle, attribution groupée, mise en réserve et tracé en attente de validation (1 répondant). - Les EF suivent les trains.km mais pas les sillons.km (1 répondant). - Proposition d'ajout de l'impact sur l'équilibre économique de la suppression ou la modification d'un sillon (1 répondant). - Proposition d'ajout du filtre « convention » dans le suivi des sillons (1 répondant).
Maille demandée	2	- Pour les trafics en trains.km, le maillage des informations proposées n'est plus utilisé par le SOeS depuis 2010 au profit de nouvelles segmentations (1 répondant). - L'EF a une vue d'ensemble sur la réservation du sillon et ne peut le décomposer en sous-traffic (par exemple circulation entre LGV puis ligne classique) (1 répondant).
Mesure des modifications et annulations de sillons	1	- Les données devraient être collectées auprès du GI car non disponibles pour les EF, notamment les sillons refusés en cours d'HDS, les sillons attribués en adaptation et les sillons annulés ou modifiés. Les données pouvant être fournies par les EF portent sur les réservations de sillons, les sillons attribués « fermes » et les sillons à l'étude au lot principal (1 répondant).
Autres éléments	5	- L'ensemble de ces informations devraient être collectées auprès du GI (5 répondants). - Les EF sont incapables de fournir l'ensemble des informations sans un coût humain, organisationnel et technique très significatif (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

S'agissant des informations portant sur les sillons (onglet 3 des annexes 1 et 2)

- Il est rappelé que le présent projet de collecte d'informations s'adresse aux entreprises ferroviaires et autres candidats et qu'un projet de collecte complémentaire est également prévu à l'endroit des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et exploitants d'installations de service.
- L'Autorité prend acte des difficultés relevées par les EF pour fournir toutes les informations segmentées telles que demandées et note la disponibilité de ces informations auprès du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau. Il est cependant surprenant que la

communication d'informations essentielles à l'étude des conditions de fonctionnement du marché amont (ex : causes d'annulation et de modification de sillons) ait suscité des réserves d'une partie des contributeurs ayant répondu.

- L'Autorité a noté l'intérêt émis d'évaluer l'impact des annulations ou modifications de sillons sur l'équilibre économique des entreprises ferroviaires ou autres candidats, ainsi que de suivre les sillons dédiés aux services conventionnés.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 ne prévoit pas la collecte d'informations portant sur les sillons-jour et les sillons-km par type de trafic.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte d'informations portant sur les sillons réservés, attribués « fermes », « à l'étude » et refusés au lot principal, en sillons-jour, sur l'activité globale de l'entreprise ferroviaire ou du candidat autorisé.

L'Autorité analysera ex post avec les entreprises ferroviaires et autres candidats la cohérence des informations collectées sur le marché amont selon les sources et la cohérence de ces informations avec les trafics réalisés.

S'agissant des informations portant sur les trafics (onglet 4 des annexes 1 et 2)

- Il est rappelé que l'Autorité poursuit des objectifs propres aux missions qui lui sont confiées et détermine le niveau de désagrégation et la segmentation des informations collectées en vue de répondre à ses missions.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte de ces informations.

S'agissant des informations portant sur l'agrégation des données publiées

- Il est rappelé que toute publication de l'Autorité est soumise au respect du secret des affaires, comme développé à la section 4 de la présente synthèse.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 rappelle l'obligation de respect du secret des affaires à laquelle l'Autorité est soumise et précise les conditions de diffusion de l'information au sein de ses services.

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 1b)

Quelles catégories de causes de modifications et d'annulations de sillons recensez-vous ?

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Catégories de causes	1	- Les EF fret distinguent 2 causes principales : les travaux et l'évolution de la demande du client (1 répondant).
Autres éléments	5	- La collecte directe auprès du GI serait souhaitée (5 répondants).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- Il est rappelé que le présent projet de collecte d'informations s'adresse aux entreprises ferroviaires et autres candidats et qu'un projet de collecte complémentaire est également prévu à l'endroit des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et exploitants d'installations de service.
- L'Autorité prend acte du souhait des EF que ces informations soient collectées directement auprès du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, tout en relevant qu'il aurait été

préférable de pouvoir confronter les sources d'information pour l'analyse des causes d'annulation et de modification des sillons attribués, ainsi que la répartition des origines de ces causes entre le GI et l'EF.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 ne prévoit pas la collecte d'informations portant sur les causes d'annulation ou de modifications de sillons.

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 1c)

Le format des tableaux proposés par l'Autorité appelle-t-il des remarques de votre part ?

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Format	2	- Il faut privilégier la transmission automatique de données selon les matrices propres aux EF ; Excel n'est pas l'outil le plus adéquat ; il faut nommer les onglets de façon plus précise et permettre aux EF d'apporter des commentaires sur certaines données (1 répondant). - Les données sont très nombreuses et beaucoup ne sont pas disponibles de façon automatisée. Il est exclu d'envisager des traitements de données impliquant des développements informatiques (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- L'Autorité rappelle que les annexes au format tableur qu'elle propose ont pour vocation de fournir un exemple de formalisme concret et conforme aux besoins. L'Autorité s'est par ailleurs équipée techniquement pour pouvoir manipuler des bases de données de grande taille, sous différents formats. Elle peut par conséquent accepter la transmission de données issues d'extractions directes des SI des entreprises pour minimiser les coûts de développement et de saisie complémentaires chez les entreprises qui le demandent. Les entreprises souhaitant mettre en place ce type d'échange (qui peut par la suite être automatisable) sont invitées à se rapprocher de l'Autorité dès la publication de la décision afin que l'Autorité valide la qualité de l'extraction proposée. A défaut, les annexes proposées par l'Autorité seront à remplir dans les délais prévus par la décision.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit deux tableurs Excel ayant vocation à collecter les informations nécessaires aux missions de l'Autorité pour le transport de voyageurs et de marchandises. Les EF et autres candidats sont invités à contacter l'Autorité dès la publication de la décision s'ils souhaitent communiquer les informations demandées sous un autre format.

2.2. Informations concernant l'utilisation des installations de service

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 2)

Les indicateurs proposés par l'Autorité vous paraissent-ils suffisants pour évaluer l'adéquation de l'offre à la demande pour les installations de service ? Dans le cas contraire, quels indicateurs seraient plus pertinents ?

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Pertinence des indicateurs proposés	3	- Les EF sont dans l'incapacité de transmettre la totalité des informations telles que détaillées (2 répondants). Par exemple : les facturations en heures selon le type de maintenance, le type de voies de service utilisées, le nombre d'UTI, les modalités de maintenance. - Seule l'utilisation des voies de service pourrait faire l'objet d'un traitement par les EF (1 répondant). - Certaines des informations demandées ne sont pas utiles à la régulation ferroviaire (ex : les heures de maintenance). En revanche, un critère sur le créneau d'accès minimum consenti pour la réalisation des opérations serait plus pertinent (vs réellement nécessaire) (1 répondant).
Autres éléments	5	- La collecte directe auprès des exploitants serait plus judicieuse (4 répondants). - Ces informations sont déjà collectées par la PSEF (plateforme de services aux EF) (2 répondants). - Les éléments relatifs à l'accès aux IS ne semblent pas relever du recueil statistique. La résolution d'éventuels problèmes d'accès constitue une autre mission fondamentale de l'ARAFER pour laquelle les EF peuvent la saisir (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- Il est rappelé que le présent projet de collecte d'informations s'adresse aux entreprises ferroviaires et autres candidats et qu'un projet de collecte complémentaire est également prévu à l'endroit des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire et exploitants d'installations de service.
- L'Autorité prend note des difficultés soulevées par les EF concernant l'inexistence ou le format différent de disponibilité de certaines données de suivi de leur utilisation des installations de service.
- L'Autorité prend également note du souhait des contributeurs que ces informations soient collectées directement auprès des exploitants d'installations de service. Il est toutefois souligné qu'il aurait été préférable de pouvoir confronter les sources d'information pour l'analyse des conditions d'accès aux installations de service.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 ne prévoit pas la collecte de ces informations.

L'Autorité analysera ses éventuels besoins d'informations complémentaires au regard des données qu'elle pourra collecter auprès des exploitants d'installations de service et de la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF).

2.3. Informations concernant la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport

2.3.1. Transport de voyageurs

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 3a)

Le format des tableaux proposés par l'Autorité appelle-t-il des remarques de votre part ? Les propositions de formats alternatifs seront étudiées avec attention par l'Autorité.

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Format	3	- Cf remarques sur le format Excel exposées avant. - Pour l'offre quantitative, seront transmises les données collectées par le SOeS. Pour la qualité de service, seront transmises les données collectées par l'AQST (1 répondant).
Autres éléments	7	- Les données demandées sont déjà constituables à partir d'éléments déjà publiés par les EF (notamment les horaires) (2 répondants). - Le nombre de passagers affectés par les annulations et retards n'est pas une donnée disponible (1 répondant). - Les données devraient être collectées auprès d'autres institutions qui les collectent déjà, ou a minima en coordination (SOeS, RMMS, Eurostat, AQST, A.O.T....) (6 répondants). - Il serait intéressant de distinguer les données relatives à la fréquence journalière moyenne selon la période : semaine/WE (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

S'agissant du format de la collecte :

- L'Autorité rappelle que les annexes au format tableur qu'elle propose ont pour vocation de fournir un exemple de formalisme concret et conforme aux besoins, comme développé à la question 1c de la présente synthèse.
- Il est rappelé que si les informations sur l'offre sont déjà disponibles en « open-data » et dans un format permettant l'exploitation statistique, l'Autorité les téléchargera (ex : horaires des lignes TER) après en avoir été informée par les EF. Les entreprises seront donc amenées à répondre uniquement sur le périmètre des données que demande l'Autorité et qui ne figurent pas dans les données en « open-data », ou dont le format est incompatible avec une exploitation statistique (ex : fichier pdf, image, etc.).

S'agissant de la coordination de la collecte de l'Autorité avec les collectes d'autres administrations :

- Cette question est développée à la section 4 de la présente synthèse.
- Il est d'ores et déjà rappelé que l'Autorité poursuit des objectifs propres aux missions qui lui sont confiées et définit des indicateurs, détermine le niveau de désagrégation, la segmentation des informations collectées, la fréquence de collecte et les délais d'obtention des informations en vue de répondre à ses missions.
- Il est également souligné que les données collectées pour le SOeS, telles que définies par l'arrêté du 23 avril 2012, couvrent l'offre de services ferroviaires et les trafics voyageurs par

Origine/Destination. L'Autorité pourra ainsi collecter ces informations sous le format prévu par le SOeS.

Autres éléments :

- L'Autorité a noté l'intérêt émis de préciser la fréquence journalière moyenne des services en semaine et durant le week-end.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte d'informations portant sur la consistance et les caractéristiques de l'offre, dans le format fourni par l'EF et validé par l'Autorité, ou à défaut selon les tableaux proposés en annexe de la décision.

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 3b)

Quelles catégories d'annulations et de retards recensez-vous ?

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Catégories de causes	0	Aucune
Autres éléments	6	- Il faut collecter les données auprès de l'AQST (6 répondants). - Il faut coordonner les données avec les travaux réalisés dans le cadre du système d'amélioration des performances de SNCF Réseau (COSAP) (1 répondant). - Pour les services conventionnés, il faudrait reporter la charge de la collecte sur les autorités organisatrices et inclure les services régionaux routiers dans la collecte. Enfin, pour les trains sans réservation, il est difficile voire impossible de déterminer le nombre de passagers concernés par des annulations ou retards (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- L'Autorité prend acte des réponses en collectant les informations déjà disponibles portant sur les causes d'annulations et de retards, selon le format défini avec l'AQST et dans le cadre du COSAP.
- Il est cependant rappelé que le nombre de voyageurs concernés par les retards et annulations est un indicateur-clé de mesure de la qualité de service, de même que l'identification précise des causes et leur degré d'occurrence. A minima, ces données doivent être disponibles avec précision pour les trains à réservation et avec estimation pour les autres trains. A défaut, l'Autorité demande l'identification des missions train en retard ou annulées (n°train/date), permettant d'évaluer le niveau de ponctualité par période (semaine, week-end, heure de pointe). Ces données devraient également être fournies à l'AQST.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte d'informations portant sur les annulations et retards ainsi que sur leurs causes, dans le format fourni par l'EF et validé par l'Autorité, ou à défaut selon les tableaux proposés en annexe de la décision.

2.3.2. Transport de marchandises

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 4a)

Le format des tableaux proposés par l'Autorité appelle-t-il des remarques de votre part ? Les propositions de formats alternatifs seront étudiées avec attention par l'Autorité.

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Format	2	- Cf remarques sur le format Excel exposées avant.
Autres éléments	1	- Globalement, les informations demandées convergent avec celles transmises au SOeS, selon une maille Région/Région. - Le SI ne permet pas de détailler les trains.km selon la catégorie de marchandises transportées, les tonnes brutes, le nombre d'UTI, le nombre de trains ainsi que la part des trafics réellement à destination ou l'origine d'un port en vue d'être exportés ou importés par navire.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- S'agissant du format de transmission de données, l'Autorité précise ses besoins et sa capacité à réaliser des extractions de bases existantes à la question 1c de la présente synthèse.
- L'Autorité prend en compte les difficultés émises quant à la non-disponibilité de certaines données et propose des indicateurs compatibles avec ceux collectés par le SOeS.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte d'informations portant sur la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport de marchandises, dans le format fourni par l'EF et validé par l'Autorité, ou à défaut selon les tableaux proposés en annexe de la décision.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 ne prévoit pas la collecte des données détectées comme indisponibles par les répondants à la consultation publique.

Rappel de la question posée par l'Autorité (Questions 4b, 4c et 4d)

Les indicateurs de qualité de service proposés par l'Autorité vous paraissent-ils pertinents ? Dans le cas contraire, merci de préciser les indicateurs que vous jugez plus pertinents. Les propositions alternatives portant sur les seuils de retard seront étudiées avec attention par l'Autorité.

L'analyse des retards par type de marchandises transportées vous paraît-elle pertinente ? Merci de justifier votre réponse.

Quelles catégories de causes d'annulations et de retards recensez-vous ?

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Pertinence des indicateurs	1	- Les SI ne suivent pas ces indicateurs, notamment : les causes d'annulation/retard, le nombre de trains et trains.km en retard, les tonnes nettes concernées, le temps de retard moyen, les tonnes non acheminées et les raisons explicatives, les tonnes endommagées et les raisons explicatives. - L'analyse globale des annulations ou retards par lieu de chargement/déchargement est moins pertinente que la mesure à l'échelle de chaque contrat avec un chargeur, qui fait l'objet d'un

		suivi par les responsables de ces contrats, mais pas d'un traitement informatisé global.
Autres éléments	1	- Il faut coordonner les données avec les travaux réalisés dans le cadre du COSAP sur les causes d'annulations et de retards.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- Il est tout d'abord rappelé que la performance d'un marché ne peut correctement s'analyser sans indicateur de qualité de service. C'est pourquoi l'Autorité a souhaité proposer des indicateurs quantitatifs, notamment les tonnes concernées par des annulations et retards au départ et à l'arrivée selon la cause (origine GI, EF). Ces indicateurs-clés sont essentiels au suivi du bon fonctionnement de ce marché.
- L'Autorité note les difficultés émises quant à l'indisponibilité de certaines données et du souci de comptabilité avec les travaux réalisés dans le cadre du COSAP.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte d'informations portant sur la qualité de service telle que prévus dans le cadre du COSAP, dans le format fourni par l'EF et validé par l'Autorité, ou à défaut selon les tableaux proposés en annexe de la décision.

2.4. Informations concernant la fréquentation des services (transport de voyageurs)

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 5)

Le format des tableaux proposés par l'Autorité appelle-t-il des remarques de votre part ? Les propositions de formats alternatifs seront étudiées avec attention par l'Autorité.

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Format	2	- Cf. remarques sur le format Excel exposées avant.
Autres éléments	5	<u>Données déjà mises à disposition :</u> - Avec la future loi Lemaire, il peut être envisagé que les EF conventionnées mettent à disposition sur leur site internet des jeux de données, dont certains seraient à même de satisfaire aux besoins de l'ARAFER (1 répondant). <u>Données non disponibles :</u> - Le niveau de détail demandé pour la fréquentation et les recettes des services est disproportionné au regard de la mission d'observation des marchés confiée à l'ARAFER et dépasse les exigences de suivi interne. Les EF demandent à ce que les données soient recueillies non pas à la maille des O/D ou des lignes, mais des EF et des types de service dans les périmètres tels que déjà fournis au SOeS ou par les EF elles-mêmes (3 répondants). - Les données de fréquentation sont disponibles de manière automatisée à la maille régionale. Pour le reste, les extractions de

données relèvent de chaque responsable sur son périmètre de responsabilité et n'ont aucun caractère automatique (1 répondant).

- Certaines données sont agrégées pour l'ensemble de l'activité (2 répondants)

- La répartition du trafic par tarif n'est généralement pas suivie par O/D ou par ligne. Les EF s'interrogent sur l'homogénéité des catégories tarifaires proposées. (1 répondant).

Source des données :

- Il serait nécessaire de déterminer la source des données de fréquentation (ex : comptages, FC12K, base Aristote (1 répondant).

Confidentialité :

- Il est demandé d'agréger ces données a minima par activité : les données par O/D ou par ligne conduiraient à dévoiler le business économique des EF (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- Il est rappelé que le programme de travail de l'Autorité s'inscrit dans un calendrier qui lui est propre et qui est indépendant des évolutions législatives en cours ou à venir. A ce stade, les données relatives à la fréquentation des services identifiées par l'Autorité comme nécessaires à la réalisation de ses missions ne font pas l'objet d'une diffusion en « open-data ». La présente décision sera remise à jour en 2017, il sera alors tenu compte des éventuelles évolutions quant à la diffusion de certaines données en « open-data ».
- L'Autorité doit réaliser des études approfondies sur l'évolution de la mobilité intermodale, pour mieux comprendre les impacts de ses futures décisions, notamment dans un contexte de refonte de la tarification du réseau et pour préparer l'ouverture à la concurrence du secteur à partir de 2019. Pour restreindre au maximum l'étendue des informations demandées, l'Autorité a déjà défini le périmètre minimal d'informations nécessaires à ces études, à savoir la fréquentation et les recettes par O/D sur une base trimestrielle, ainsi que la répartition des passagers et des recettes par grandes catégories tarifaires. L'Autorité ajoute qu'une liste de données complémentaires, qui auraient permis des analyses plus fines et plus pertinentes, a d'ores et déjà été exclue pour ne pas alourdir la collecte (ex : trafics orientés, segmentation des périodes de pointe, canaux de distribution, motifs des déplacements, tarifs moyens et médians, trajets en correspondance, etc.) et que la périodicité mensuelle n'a pas été retenue.
- Il est souligné que les données couvertes par le secret des affaires auxquelles elle aura accès pour réaliser ces analyses ne feront pas l'objet de diffusion. Seules des publications agrégées seront diffusées, dans le respect des règles du secret des affaires, règles qui au demeurant ne seront pas remises en cause par les évolutions législatives à venir.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte des informations portant sur fréquentation des services, dans le format fourni par l'EF et validé par l'Autorité, ou à défaut selon les tableaux proposés en annexe de la décision.

2.5. Informations relatives aux résultats économiques et financiers

Rappel de la question posée par l'Autorité (Questions 6 et 7)

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Délai de collecte	2	- Ces données devront être recueillies passé un délai de deux mois suivant leur publication officielle. Ceci, par analogie avec le point 105 de la Décision n° 2015-035 du 13 octobre 2015 portant adoption des lignes directrices relatives à l'application de l'article L. 2133-4 du code des transports. Le point 87 indique, par ailleurs, que « <i>les documents ainsi transmis à l'Autorité seront uniquement utilisés pour l'instruction des règles de séparation comptable et ne pourront être utilisés dans le cadre d'une autre procédure</i> ». (1 répondant). - Le premier tableau de l'onglet 8 (fret) ne pose pas de problème en soi, mais les informations ne pourront être délivrées que dans le respect des calendriers de validation et de publication des comptes des entités du GPF (1 répondant).
Disponibilité des informations	3	- Il faudrait collecter les informations relatives aux redevances et charges d'accès auprès des GI et exploitants d'installation (1 répondant). - Les EF ne disposent pas de la plupart des éléments demandés à la maille de la ligne dans la mesure où leurs moyens de production ne sont généralement pas affectés par ligne ou par O/D (1 répondant). - Au regard de la granularité demandée, les informations suivantes ne sont pas disponibles : charges d'accès aux stations combustible, redevances d'usage, ETP par trafic, comptes de résultat par trafic, trains.km par catégorie et type de wagon (2 répondants). - Les lignes traitées dans le tableau proposé ne correspondent pas aux comptes de lignes fournis aux Régions et pour lesquels un travail sur la méthode de détermination des charges avait été mené en amont dans le cadre de l'ARF (1 répondant). - L'âge moyen du parc loué n'est pas disponible (1 répondant).
Volumétrie des informations	1	- Pour le matériel roulant, la collecte nécessiterait un très important investissement de la part des EF. Une très grande partie des informations est disponible via le Registre National de l'EPSF, le Mémento des Transports du SOeS et l'enquête sur les transports collectifs régionaux de la DGITM.
Homogénéité des collectes	1	- Pour les services conventionnés, il semblerait judicieux d'homogénéiser les différentes collectes : les informations relatives aux OSP sont déjà collectées dans le cadre de RMMS.
Autres éléments	3	- La rubrique « loyers matériel » correspond-elle à la balance prêts/emprunts ? (1 répondant). - Il serait intéressant d'ajouter une colonne « dont charges au sol » (1 répondant). - Il serait intéressant de répartir les ETP par métier (1 répondant). - Pour le matériel roulant, une rubrique sur le coût de maintenance annuel par série serait un plus (1 répondant). - Pour les redevances gares, il serait intéressant d'ajouter le montant par segment de gare a minima (1 répondant). - L'accès aux données économiques et financières est prévu à l'article

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- Il est tout d'abord rappelé que l'article L. 2132-7 du code des transports impose aux gestionnaires d'infrastructure, aux exploitants d'infrastructures de service, aux entreprises ferroviaires et à la SNCF de communiquer à l'Autorité « *les informations statistiques concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services, ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants* ».
- Par ailleurs, l'article L. 1264-2 permet à l'Autorité de disposer, auprès des entreprises concernées, d'un droit d'accès général, pouvant être exercé par tous moyens, aux informations comptables, économiques, financières et sociales. En outre, l'article L. 1264-2 doit être lu à la lumière du paragraphe 8 de l'article 56 de la directive 2012/34 du 21 novembre 2012 établissant un espace unique ferroviaire européen. Or cette disposition de la directive établit un lien entre la possibilité pour l'organisme de contrôle de demander « *les informations utiles au gestionnaire d'infrastructure, aux candidats et à tout autre partie intéressée dans l'Etat membre concerné* » (alinéa 1) et la fonction d'observation du marché de l'Autorité. En ce sens, en vertu de l'alinéa 2 du paragraphe 8 de l'article 56, « *Les informations à fournir à l'organisme de contrôle comprennent toutes les données requises par celui-ci dans le cadre de ses fonctions de recours et de surveillance de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires conformément au paragraphe 2. Il s'agit notamment des données nécessaires pour établir des statistiques et observer le marché* ».
- Il est rappelé que le programme de travail de l'Autorité s'inscrit dans un calendrier qui lui est propre et qui est indépendant des collectes réalisées par d'autres organismes. Dans la mesure où les données déjà mises à disposition pour d'autres organismes par les acteurs correspondraient aux besoins spécifiés par l'Autorité, les formats existants seront acceptés par l'Autorité, après validation.
- Il est souligné que les informations demandées sur le matériel roulant ne sont pas directement disponibles sur Internet, voire non disponibles auprès des organismes cités, contrairement à la remarque émise par un répondant. En tout état de cause, une connaissance fine du parc de matériel roulant par les entreprises ferroviaires est nécessaire ne serait-ce que pour assurer la sécurité des activités. Il est constaté que les répondants soulèvent néanmoins des difficultés quant aux informations portant sur le matériel roulant.
- Il est souligné que les données financières des comptes séparés ne donneront pas lieu à publication par l'Autorité.
- Il est souligné que les comptes de résultat par ligne pour le transport de voyageurs sont nécessaires pour mener les analyses économiques de l'Autorité. Il est considéré que les acteurs du secteur, opérant dans un contexte décrit comme étant hautement concurrentiel, ne peuvent méconnaître la rentabilité des lignes qu'ils exploitent. Dans les cas où les moyens de production ne sont pas affectés par ligne, une clé de répartition est généralement utilisée.
- Pour le transport conventionné, des comptes de ligne sont déjà transmis aux AOT. Le format déjà existant pourra être accepté par l'Autorité après validation.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 prévoit la collecte d'informations économiques et financières, dans le format fourni par l'EF et validé par l'Autorité, ou à défaut selon les tableaux proposés en annexe de la décision.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 ne prévoit pas, pour le transport de marchandises, la répartition des charges et produits par type de trafic ainsi que les sous-catégories de redevances d'accès aux installations de service.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 ne prévoit pas, pour le transport de voyageurs, la répartition des redevances entre le transport national et international ainsi que les sous-catégories de redevances d'accès aux installations de service.

La décision n° 2016-052 du 18 avril 2016 ne prévoit pas la collecte d'informations sur le matériel roulant.

3. AUTRES POINTS EVOQUES

3.1. Sur la concurrence intermodale

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Volume de données et concurrence	5	- Le nombre d'indicateurs demandés est beaucoup plus important que celui prévu pour la collecte autocar (plus de 70 pour le ferroviaire contre 20 pour les autocars), alors que les dispositions pour les deux modes sont identiques dans le code des transports (4 répondants). - Caractère déséquilibré du nombre d'indicateurs demandés par rapport à ce qui est exigé aujourd'hui de la concurrence routière ou aérienne (1 répondant). - Cela pose un problème en termes de concurrence intermodale notamment en raison des coûts imposés au seul mode ferroviaire et à la divulgation d'information sans contrepartie aux autres modes (5 répondants).
Confidentialité des données et concurrence	1	- La fourniture de données techniques, commerciales et financières plus détaillées que celles déjà fournies à d'autres institutions est fort susceptible de porter atteinte aux intérêts de l'EF. D'autant plus dans la perspective de l'adoption prochaine du projet de loi « Pour une République numérique » (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- L'Autorité tient d'une part à préciser que chaque marché de transport comporte certaines spécificités conduisant à des indicateurs qui peuvent différer, comme par exemple l'existence à la fois d'un marché amont (réservation de capacités) et aval (transport de voyageurs ou de marchandises) pour le secteur ferroviaire. D'autre part, s'agissant du marché du transport par autocar, il était déjà prévu que la décision n°2015-043 sur l'offre et de la demande trimestrielle à la maille de l'O/D auprès des opérateurs, soit complétée par une deuxième collecte complémentaire portant sur des indicateurs financiers et sur la qualité de service. Par ailleurs, il est rappelé que le périmètre de régulation confié à l'Autorité dans le secteur ferroviaire est plus large que celui de l'activité de transport par autocar. En outre, le secteur ferroviaire étant un secteur subventionné, il est nécessaire d'observer particulièrement ses résultats tant économiques que financiers.
-

- Il est rappelé, concernant le transport aérien, que la Direction générale de l'aviation civile publie les données de trafic à l'O/D depuis 1997 via ses bulletins statistiques annuels.
- Enfin, il est constaté que les données de fréquentation et les recettes associées sont fournies à l'O/D par les AOT saisissant l'Autorité dans le cadre des déclarations de liaisons par autocar inférieures à 100 kilomètres. Ces informations existantes, issues de bases de données des entreprises ferroviaires (à partir des ventes, contrôles ou comptages), correspondent précisément aux données demandées par l'Autorité.

3.2. Sur les acteurs visés par la collecte

Résumé des contributions

Nombre de répondants	Remarques émises
6	- Il faudrait interroger directement le gestionnaire d'infrastructure et les exploitants d'installations de service pour les indicateurs les concernant (5 répondants). L'Autorité pourra utiliser ses pouvoirs d'audit ou recourir au sondage auprès des entreprises ferroviaires pour certifier les informations reçues (2 répondants). - Le groupe public ferroviaire SNCF doit faire l'objet de demandes d'informations détaillées qui ne se justifie pas pour les EF privées (1 répondant). - Les Régions ne sont <i>a priori</i> pas concernées par la consultation. Les compétences de l'Autorité à leur sujet ne sont pas claires. L'Autorité est chargée du bon fonctionnement du transport ferroviaire et de la concurrence, et elle possède des pouvoirs de contrôle et d'enquête, mais pas d'expertise ou d'études (1 répondant). - Les Régions ne peuvent être consultées que pour le transport national et interurbain à la maille régionale pour le suivi des services routiers réguliers et interurbains. A ce titre, le suivi du trafic par ligne ne se justifie pas (1 répondant). - L'Autorité a vocation à réguler les entreprises et les marchés, par les AOT (1 répondant). Est exprimée la crainte de voir les Régions exposées aux sanctions administratives alors que ces dernières ne possèdent pas forcément les informations demandées (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- S'agissant des informations portant sur le marché amont, l'Autorité a pris note des remarques et prévoit de collecter ces informations auprès des gestionnaires d'infrastructure et des exploitants d'installations de service (cf. réponses aux paragraphes 3.1 et 3.2).
- L'Autorité tient également à rappeler que les interlocuteurs visés par cette collecte sont les entreprises ferroviaires et autres candidats autorisés à réserver des capacités sur le réseau (opérateurs de transport combiné notamment). Les AOT sont exclues du champ, puisque les seules informations qu'elles pouvaient éventuellement être en capacité de produire concernaient les informations sur le marché amont, qui seront collectées directement auprès des GI, comme explicité ci-dessus.
- Ensuite, l'Autorité précise que sa collecte d'information ne peut discriminer les entreprises répondantes selon qu'elles soient publiques ou privées.

- Les travaux d'analyses à mener par l'Autorité sont explicités à la section 2 et ne concernent pas seulement la rédaction de rapports, ou la publication d'information.

3.3. Sur la coordination avec les autres collectes

Résumé des contributions

Nombre de répondants	Remarques émises
6	- Les entreprises contribuent déjà à d'autres collectes et enquêtes publiques, il faudrait une coordination des collectes (6 répondants). - Un autre répondant propose que l'Autorité se serve en priorité des données recueillies à l'occasion d'instructions, puis de recourir à la collecte en complément. - L'Autorité doit récupérer les informations déjà publiques ou qui seront rendues publiques avec la future loi pour une République Numérique (3 répondants).

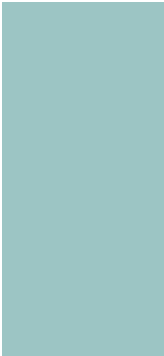
Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

- Il est souligné que, pour exercer pleinement ses missions, l'Autorité doit collecter les informations décrites dans ce projet dans un calendrier qui lui est propre, et ce indépendamment des dispositifs existants auprès d'autres organismes.
- Il est rappelé toutefois que les formats des données collectées peuvent être harmonisés entre ces différents dispositifs, comme précisé plus haut dans le présent document, afin de faciliter le travail des entreprises ferroviaires.
- Les instructions déjà menées par l'Autorité dans le cadre de ses précédents avis ou décisions concernaient des périmètres et des périodicités précis. Ainsi, afin d'assurer la qualité, l'exhaustivité et la régularité de l'information reçue, traitée et analysée, l'utilisation de données au cours des instructions déjà menées ne saurait constituer une solution adaptée aux besoins de l'Autorité.
- En l'état actuel du droit, aucune obligation n'impose à l'Autorité de solliciter des données déjà recueillies par d'autres administrations. En effet, la section 4 du chapitre IV du titre Ier du Livre Ier du code des relations entre le public et l'administration intitulé « Echanges de données entre administrations » ne s'applique que lorsqu'existe « *une demande présentée par le public ou une déclaration transmise par celui-ci en application d'un texte législatif ou réglementaire* » (article L. 114-8 du code des relations entre le public et l'administration), ce qui n'est pas le cas en l'espèce s'agissant d'une décision de collecte de données édictée par l'Autorité.
- Si un changement de l'état du droit venait à intervenir, en particulier si le Parlement venait à adopter le projet de loi pour une République numérique actuellement en discussion au Sénat, l'Autorité en tirerait toutes les conséquences en mettant en œuvre les nouvelles dispositions qui lui seraient applicables.

3.4. Sur la confidentialité des informations

Résumé des contributions

Thème	Nombre de répondants	Remarques émises
Projet de loi pour une République numérique	5	- Craintes quant au devenir des données reçues par l'Autorité qui, en l'état du projet de loi pour une République numérique, deviendraient des documents administratifs devant être diffusés (5 répondants).
Confidentialité des données	5	- Les valeurs par O/D relèvent du secret des affaires et n'ont pas vocation à être diffusées (3 répondants). - La diffusion d'indicateurs sur le marché reviendrait à diffuser des informations stratégiques pour les concurrents actuels ou potentiels, notamment dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. (1 répondant). - L'agrégation des valeurs avant diffusion ne doit pas permettre de recalculer les valeurs par entreprise ferroviaire (4 répondants). Une attention particulière doit être portée au fait que certaines entreprises ferroviaires opèrent seules sur certaines O/D (3 répondants). - Il faut respecter les usages de l'INSEE et du CNIS, imposant notamment la non-publication de valeurs agrégées pour lesquelles un individu représente plus de 85% du marché (3 répondants). - La transmission de données confidentielles de l'Observatoire aux autres services de l'Autorité ne peut se faire qu'avec l'accord des entreprises ferroviaires concernées (2 répondants). - La diffusion de données confidentielles de l'Autorité vers des tiers ne peut se faire qu'avec l'accord des entreprises ferroviaires concernées (2 répondants) et doit respecter le SDA selon des modalités à préciser préalablement (1 répondant). - L'Autorité doit clarifier le fait que les données de l'Observatoire sont confidentielles (1 répondant). - Les données communiquées par l'ARAFER doivent se limiter à celles publiées par l'Observatoire (1 répondant). - Pour les données ne pouvant respecter la confidentialité par agrégation, la collecte de l'Autorité doit être faite par type de service et non par ligne (1 répondant).
Garanties ARAFER	4	- L'Autorité doit clarifier les modalités techniques de traitement, d'utilisation, de transmission et de conservation des données (3 répondants). - Il faut adapter les règles de confidentialités aux agents de l'Autorité ayant accès aux données de l'Observatoire, notamment par une révision de la charte de déontologie et des règles encadrant l'évolution professionnelle des agents après cessation de leurs fonctions (2 répondants). - Il faut appliquer aux agents de l'Autorité les mêmes garanties applicables à SNCF Réseau pour l'évolution professionnelle des agents après cessation de leurs fonctions (1 répondant).



- Les garanties apportées à la confidentialité des informations sont insuffisantes (2 répondants). La charte de déontologie doit désigner comme confidentielles et particulièrement sensibles les données conservées par l'observatoire, elle pourrait viser spécifiquement les agents ayant accès aux données et traiter de l'application des règles de déontologie à mettre en place en cas de cessation de leur fonction. Au regard du caractère stratégique des données potentiellement détenues par l'observatoire, la mobilité de ces agents au sein du secteur ferroviaire et des transports en général (y compris l'aérien, l'autocar et le covoiturage) pourrait être problématique et devrait être encadrée (1 répondant).

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

S'agissant de la charte de déontologie et des règles encadrant l'évolution professionnelle des agents après cessation de leurs fonctions :

- L'Autorité rappelle que son activité s'inscrit dans un cadre légal et réglementaire qui en définit les modalités et les contraintes d'exercice.
- La charte de déontologie adoptée par la décision n°2015-040 du 4 novembre 2015 rappelle que les membres du collège de l'Autorité et ses agents sont, pendant la durée de leurs fonctions comme après la cessation de celles-ci, soumis au respect de règles déontologiques. Elle précise, au chapitre 2 du titre I, que « les membres et agents de l'Autorité sont tenus au secret professionnel et à la discrétion professionnelle pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions ».

S'agissant du respect du cadre de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 sur l'obligation, la coordination et le secret en matière de statistiques :

- Les dispositions de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951 ne s'appliquent pas à l'Autorité. Le service statistique public y est défini à l'article 1 comme comprenant « l'*Institut national de la statistique et des études économiques et les services statistiques ministériels* ». En sa qualité d'autorité publique indépendante, l'ARAFER ne répond pas de cette définition.

S'agissant du respect des usages de l'INSEE et du CNIS :

- Il est rappelé que l'Autorité ne fait pas partie du service statistique public et, à ce titre, n'est pas tenue de suivre les usages de l'INSEE ou du Conseil national de l'information statistique (cf. art. 1 bis modifié de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951). Néanmoins, l'Autorité a déjà détaillé dans le projet de collecte d'information que toute publication d'indicateurs respectera le secret des affaires.

S'agissant de la collecte de valeurs agrégées par type de trafic pour les données dont l'agrégation ne permettrait pas le respect de la confidentialité :

- Il est rappelé que l'Autorité dispose d'un pouvoir général d'accès aux informations en objet du projet de collecte et qu'elle se chargera elle-même d'agréger les informations qu'elle identifie comme le nécessitant de manière à ce que le secret des affaires soit respecté.
-

4. ETAT DES LIEUX DES DONNEES RETENUES

Les tableaux ci-dessous résument les indicateurs initialement proposés par l'Autorité (colonne « Avant CP ») et les indicateurs retenus suite à la prise en compte des contributions reçues dans le cadre de la consultation publique (« Après CP »).

Légende	☒	Information demandée
	☐	Information non demandée

4.1. Utilisation de l'infrastructure

Informations	Avant CP	Après CP
- Par trafic: sillons réservés, attribués fermes, à l'étude, refusés, en adaptation, modifiés, annulés, causes d'annulation/de modification (sillons-jour et trains-km)	☒	☐
- Par trafic global commercial/non-commercial : sillons réservés, attribués fermes, à l'étude, refusés, au lot principal (sillons-jour)	☒	☒
- Trains-km par type de trafic	☒	☒
Nombre total de données demandées – Transport voyageurs	14	7
Nombre total de données demandées – Transport marchandises	8	5
Nombre total de données demandées	22	12

4.2. Utilisation des installations de service

Informations	Avant CP	Après CP
- IS utilisées	☒	☐
- Volumes utilisés	☒	☐
- Dénomination exploitant	☒	☐
- Accès refusés, exploitant, raisons	☒	☐
Nombre total de données demandées – Transport voyageurs	6	0
Nombre total de données demandées – Transport marchandises	12	0
Nombre total de données demandées	18	0

4.3. Consistance et caractéristiques de l'offre de transport

Informations	Avant CP	Après CP
<u>Transport voyageurs</u>		
Par ligne:		
- Base des horaires journaliers et des arrêts ;	✓	✓
- Existence d'une convention et l'identité de l'AOT ;	✓	✓
- Fréquence journalière moyenne ;	✓	✓
- Caractère inter-régional de la ligne ;	✓	✓
- Caractère international de la ligne ;	✓	✓
- Circulation sur LGV sur tout ou partie de la ligne ;	✓	✓
- Nombre de trains programmés ;	✓	✓
- Nombre de trains annulés ;	✓	✓
- Nombre de voyageurs concernés par les trains annulés ;	✓	✓
- Nombre de trains déprogrammés	✗	✓
- Nombre de voyageurs concernés par les trains déprogrammés ;	✗	✓
- Nombre de trains retardés et retard moyen constaté ;	✓	✓
- Nombre de voyageurs concernés par les retards.	✓	✓
Par O/D		
- Temps de trajet annoncé ;	✓	✓
- Distance ferroviaire ;	✓	✓
- Nombre trains.km circulés ;	✓	✓
- Nombre de places.km proposées	✓	✓
Par type de service :		
- Répartition des causes d'annulation et de retard par cause (gestionnaire infrastructure, entreprise ferroviaire, cause extérieure) ;	✓	✗
- Détail des principales causes.	✓	✗
- Répartition des minutes perdues selon le SAP Réseau	✗	✓
Nombre total de données demandées – Transport voyageurs	28	23

Informations	Avant CP	Après CP
<u>Transport fret</u>		
Par type de marchandises, par type de trafic et selon le pays d'origine ou de destination :		
- Nombre de trains	✓	✗
- Trains.km commerciaux ;	✓	✓
- Tonnes nettes et tonnes.km nette ;	✓	✓
- Tonnes brutes et tonnes.km brutes ;	✓	✗
- Nombre d'unités de transport intermodal (UTI) transportées ;	✓	✗
- Wagons.km	✗	✓
Pour l'ensemble de l'activité :		
- Nombre de trains,	✓	✗
- Trains.km,	✓	✓
- Tonnes brutes et tonnes.km brutes ;	✓	✗
- Trains programmés et annulés (en nombre et en trains.km), tonnes nettes concernées et principales raisons justifiant ces annulations ;	✓	✗
- Nombre de trains et de trains.km en retard aux lieux de chargement et de déchargement, tonnes nettes concernées et principales raisons justifiant ces retards ;	✓	✗
- Temps de retard moyen des trains aux lieux de chargement et de déchargement ;	✓	✗
- Tonnes nettes de marchandises non acheminées (hors annulation) et raisons principales du non-acheminement ;	✓	✗
- Tonnes nettes de marchandises endommagées à l'arrivée et raisons principales expliquant l'endommagement.	✓	✗
- Répartition des minutes perdues selon le SAP Réseau	✗	✓
Nombre total de données demandées – Transport fret	68	27
Nombre total de données demandées (V+F)	96	50

4.4. Fréquentation des services

Informations	Avant CP	Après CP
Par origine-destination :		
- Nombre de passagers et passagers.km transportés ;	✓	✓
- Taux de remplissage moyen ;	✓	✓
- Recettes issues du trafic.	✓	✓
Par ligne :		
- Répartition du nombre de passagers transportés selon la tarification appliquée ;	✓	✓
- Recettes issues du trafic et répartition de ces recettes selon la tarification appliquée .	✓	✓
Nombre total de données demandées	8	8

4.5. Résultats économiques et financiers

Informations	Avant CP	Après CP
- Compte de résultat, bilan, éléments de bilan détaillé	✓	✓
- Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes de l'entreprise	✓	✓
- Redevances par type de trafic	✓	✓
- Charges d'accès aux IS	✓	✓
- Compte de résultat simplifié par type de trafic et par ligne (voyageurs)	✓	✓
- Effectifs moyens par type de trafic et par ligne (voyageurs)	✓	✓
- Détail des subventions reçues par poste (voyageurs)	✓	✓
- Parc de matériel roulant selon les modalités de possession	✓	✗
- Répartition des billets vendus par canal de distribution	✗	✓
Nombre total de données demandées (F+V)	12	11