

Consultation publique

Projet de décision relative à la transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure

Début : 30 mai 2017

Fin : 20 juin 2017

Contexte

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est chargée notamment de concourir « *au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.* » (Article L. 2131-1 du code des transports). L'article L. 2131-3 du même code dispose par ailleurs que l'Autorité « *assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire* ».

Pour cela, l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur ferroviaire. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF* » (article L. 2132-7 du code des transports). En outre, l'article L. 1264-2 du même code dispose que « *pour l'accomplissement de ses missions, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des entreprises ferroviaires et des autres candidats, [...], de la SNCF, [...], ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.* »

Le défaut de communication des informations sollicitées constitue un manquement susceptible d'être sanctionné en application de l'article L. 1264-7 du code des transports. L'article L. 1264-9 du même code définit les sanctions encourues.

L'Autorité a mis en place un processus de collecte d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructure et des exploitants d'installations de service par sa décision n° 2016-085 du 31 mai 2016, pour les exercices 2015 et 2016.

Ce document présente les informations que l'Autorité envisage de collecter auprès des gestionnaires d'infrastructure pour les exercices 2017 et suivants (2016 et suivants pour les résultats financiers).

Il s'agit donc d'un document de travail intermédiaire, qui prend en compte les retours d'expérience de la première collecte mise en place afin d'optimiser le processus de collecte de données, et que l'Autorité soumet à la consultation publique afin de recueillir l'avis des parties prenantes.

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter les informations que l'Arafer envisage de collecter auprès des gestionnaires d'infrastructure. Il vise à consulter ces acteurs sur le périmètre couvert par le recueil de données, ainsi que sur le format de la collecte.

Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent sur le projet de collecte et les problématiques qui y sont exposées.

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 20 juin 2017, soit :

- de préférence par mail : consultation.publique@arafer.fr

- par courrier au siège : Arafer – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
48 bd Robert Jarry
CS 81915
72 019 LE MANS cedex 2

L'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

A cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi.

L'Autorité se réserve le droit de publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Sommaire

1. RAPPEL DU CONTEXTE.....	4
1.1. Missions et objectifs de l'Autorité en matière d'observation du secteur ferroviaire.....	4
1.2. Pouvoirs de l'Autorité en matière de recueil d'informations.....	5
1.3. Périmètre de la collecte d'informations	5
2. INFORMATIONS DEMANDEES	6
2.1. Informations concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.....	6
2.2. Informations relatives aux résultats économiques et financiers.....	10
3. FORMAT DES DONNEES COLLECTEES	11
4. FREQUENCE ET CALENDRIER DE LA COLLECTE.....	11
5. UTILISATION DES DONNEES COLLECTEES.....	12

1. RAPPEL DU CONTEXTE

1.1. Missions et objectifs de l'Autorité en matière d'observation du secteur ferroviaire

1. L'article L. 2131-1 du code des transports énonce que l'Autorité « *concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. [...] Sans préjudice des compétences de l'Autorité de la concurrence, elle assure le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et dispose à cette fin du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires que lui reconnaît l'article L. 1264-2.* »
2. L'article L. 2131-3 du même code dispose par ailleurs que l'Autorité « *assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.* »
3. Les missions imparties à l'Autorité au titre des articles L. 2131-1 et L. 2131-3 du code des transports impliquent des travaux d'analyse et des études régulières basés sur des éléments d'information quantitatifs et qualitatifs dont l'Autorité doit nécessairement disposer.
4. Les éléments que l'Autorité prévoit de collecter régulièrement doivent notamment lui permettre d'analyser selon plusieurs dimensions (par zone géographique, par type d'activité et de trafic, par type d'entreprise) :
 - le fonctionnement du système de réservation et d'allocation des capacités du réseau ferroviaire ;
 - le degré d'utilisation, la qualité d'exploitation et l'entretien du réseau ferroviaire ;
5. Ces travaux, auxquels la décision n° 2016-085 du 31 mai 2016 ainsi que le présent projet de décision se rattachent, s'inscrivent dans une double perspective :
 - la régulation du secteur, qui, pour les besoins des décisions et avis à rendre par l'Autorité, implique une connaissance approfondie du système de transport ferroviaire national ;
 - l'éclairage des décideurs publics et l'information des tiers, usagers, clients, autres acteurs du secteur ou citoyens, tels que prévus par l'article L. 2132-7 du code des transports qui vise « *toutes actions d'information nécessaires dans le secteur ferroviaire* ». Contribueront notamment à la réalisation de ce dernier objectif, la publication de notes et de rapports ainsi que la mise à disposition de données expurgées du secret des affaires.
6. Pour être en mesure d'assurer les missions qui lui sont attribuées, l'Autorité doit nécessairement disposer d'informations fiables, précises et détaillées (par zone géographique, par type d'activité et de trafic, par entreprise) sur le secteur, objet de la décision n° 2016-085 du 31 mai 2016 et du présent projet de décision. Il est en outre prévu de recueillir ces informations à fréquence régulière pour permettre un suivi et une appréciation efficaces des évolutions du système ferroviaire.

1.2. Pouvoirs de l'Autorité en matière de recueil d'informations

7. L'article L. 1264-2 du code des transports dispose que *« pour l'accomplissement de ses missions, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des entreprises ferroviaires et des autres candidats, [...], de la SNCF, [...], ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires. »*
8. L'article L. 2132-7 du code des transports précise en particulier, pour le secteur ferroviaire, que l'Autorité *« peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur [...]. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF. »*
9. Ce même article 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. »*
10. Les articles L. 1264-2 et L. 2132-7 du code des transports permettent par conséquent à l'Autorité d'imposer aux entités concernées la transmission de données ou d'informations, sans qu'elles puissent s'affranchir de cette obligation en invoquant le secret des affaires.
11. Enfin, l'Autorité rappelle que le défaut de communication des informations sollicitées constitue un manquement susceptible d'être sanctionné en application de l'article L. 1264-7 du code des transports. L'article L. 1264-9 du même code définit les sanctions encourues.

1.3. Périmètre de la collecte d'informations

12. En application des articles L. 2132-1 et L. 2122-1 du code des transports, l'Autorité exerce sa compétence sur le réseau ferroviaire national et les lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux installations de service ou celles desservant ou pouvant desservir plus d'un client final. A ce titre, les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire visés par le projet de collecte d'informations sont SNCF Réseau pour le réseau ferré national ainsi que tout gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire reliée au réseau ferré national.

Informations complémentaires :

- Le périmètre de la collecte inclut donc la gestion des nouvelles LGV mises en service en 2017 ainsi que la partie française du Tunnel sous la Manche.
 - La collecte d'informations auprès des exploitants d'installation de service donnera lieu à un projet distinct qui sera également soumis à consultation publique.
-

2. INFORMATIONS DEMANDEES

Question 1 – Nouvelles lignes mises en service

Il est demandé aux gestionnaires des nouvelles lignes ferroviaires mises en service en 2017 de préciser, pour l'ensemble des informations présentées dans le présent document, celles qu'ils ne seraient pas en mesure de transmettre à l'Autorité, et les raisons pour lesquelles ces données ne seraient pas disponibles.

Dans le cas où le périmètre et/ou la définition retenue par le gestionnaire d'infrastructure diffère de ceux proposés par l'Autorité, des propositions alternatives sont attendues.

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

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

13. Pour réaliser ses analyses, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations techniques liées aux caractéristiques physiques du réseau ferroviaire (Onglet 3). Outre la fourniture du référentiel cartographique du réseau ferré national (format SIG), l'Autorité envisage de collecter les informations suivantes, détaillées par catégorie UIC de voies principales avec une déclinaison par région administrative (anciennes régions administratives) d'une part, et par établissement d'autre part.
- la longueur du réseau, du réseau électrifié et du réseau à grande vitesse (en km de lignes et de voies principales) ;
 - l'âge moyen du réseau ;
 - la longueur des voies principales hors d'âge ;
 - l'indice de consistance de la voie courante et des appareils de voie ;
 - les kilomètres de voies sous ralentissement (limitations temporaires et permanentes de vitesse) ;

Informations complémentaires :

- L'Autorité propose que lui soit fourni un référentiel du RFN sous format SIG afin de produire des analyses cartographiques, sauf s'il s'avérait que l'ensemble des données étaient déjà disponibles en open-data.
 - L'Autorité propose d'améliorer le suivi de l'état des voies en introduisant les indices de consistance de voie courante (ICV) et d'appareils de voie.
 - L'information relative aux kilomètres de voies sous ralentissement a été intégrée dans l'onglet 3 par simplification. L'indicateur était précédemment demandé dans un tableau distinct.
-

Question 2 – Caractéristiques de l'infrastructure

Les informations collectées sur les caractéristiques du réseau appellent-elles des remarques ?

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

14. Afin d'analyser les conditions d'accès au réseau ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations sur le fonctionnement du système d'allocation des capacités de circulation (Onglets 4 et 5). Les indicateurs collectés par l'Autorité doivent permettre de refléter à la fois les comportements de demande d'allocation et la qualité des réponses apportées par le gestionnaire d'infrastructure. Les indicateurs proposés sont à détailler par demandeur et par type de trafic :

- Allocation des capacités à la construction du service (septembre N-1) ;
 - Sillons-jours demandés, dont sillons-jours commandés au service mais touchés par des demandes tardives au service dans la même vie du sillon ; ces informations portent à la fois sur les demandes au service (DS) et les demandes tardives au service (DTS) ;
 - Sillons-jours et sillons-kilomètres attribués « fermes » ;
 - Sillons-jours « à l'étude » ;
 - Sillons-jours non attribués, dont sillons-jours affectés par des demandes irréalisables, sillons-jours commandés deux fois, sillons-jours commandés au service mais touchés par des demandes tardives au service dans la même vie du sillon (hors demandes répondues irréalisables), sillons-jours répondus irrecevables, sillons-jours sans fiches de tracés et sillons-jours exclus pour non qualité de l'outil de suivi de production ;
 - Sillons-jours non traités.
- A la facturation de l'acompte (octobre N-1) ;
 - Sillons-jours « fermes » modifiés ou supprimés par le demandeur et par le gestionnaire d'infrastructure, entre le début de la construction et la facturation de l'acompte. Cet indicateur permettra notamment de refléter différents comportements de demande d'allocation de capacités.
 - Sillons-jours et sillons-kilomètres facturés.
- Suivi des sillons à l'étude pour les demandes au service (DS et DTS) :
 - Sillons-jours affermis ;
 - Sillons-jours non attribués ;
 - Sillons-jours modifiés ou supprimés par le demandeur ;
 - Sillons-jours non traités. Les raisons expliquant le non traitement de ces sillons-jours doivent être précisées.
- Suivi du traitement des demandes en adaptation formulées pendant l'horaire de service (état des lieux collecté après la fin de l'horaire de service). Les informations sont détaillées selon la situation avant J-40 et à partir de J-40, J étant le jour de circulation. Cette distinction permet d'évaluer plus finement l'impact pour SNCF Réseau, en termes de demandes de sillons, de l'anticipation du pré-opérationnel à J-40 :
 - Suppression de sillons-jours par le demandeur ;
 - Création de sillons-jours par le demandeur ;
 - Modification de sillons-jours par le demandeur ;
 - Sillons-jours attribués et non-attribués par le gestionnaire d'infrastructure.
- Sillons-jours modifiés ou supprimés par les demandeurs ou le gestionnaire d'infrastructure, entre la facturation de l'acompte et la fin du service annuel.

Informations complémentaires :

- Il est introduit un suivi plus précis des capacités réservées et attribuées : mise en évidence des DTS, détail des raisons de la non-attribution de sillons-jours à la construction du service, suivi de l'évolution du nombre de sillons fermes modifiés et supprimés entre la publication de l'HDS et la facturation de l'acompte, suivi des demandes en adaptation avant et après J-40 ;
 - Il est également proposé de suivre un indicateur synthétique de qualité des sillons fret (ainsi que ses composantes) ;
 - Des informations portant sur les capacités travaux pourront faire l'objet de demandes ponctuelles de la part de l'Autorité et ne sont donc pas prévues dans ce projet de décision.
-

Question 3 – Capacités allouées

a. L'Autorité a pour mission de concourir au bon fonctionnement du système ferroviaire et d'assurer un suivi des conditions d'accès au réseau ferroviaire. Il est donc primordial qu'elle bénéficie d'une vision claire et complète du système d'allocation des sillons, y compris des comportements des demandeurs et de la qualité de l'allocation par le gestionnaire. Pour ce faire, les indicateurs collectés par l'Autorité doivent permettre, à chaque phase de l'allocation (à la construction et en adaptation), de suivre le traitement complet des sillons. Par exemple, concernant les indicateurs proposés à la construction du service, le total des sillons-jours demandés doit être identique au total des sillons-jours attribués fermes, à l'étude, non attribués et non traités. Si tel n'est pas le cas, il est attendu du gestionnaire d'infrastructure qu'il propose des catégories de suivi alternatives. L'Autorité rappelle qu'elle pourra accepter d'extraire directement les informations nécessaires à ses missions des systèmes d'information du gestionnaire d'infrastructure pour faciliter la transmission des données collectées.

b. Les sillons non-commerciaux sont les sillons correspondant au trafic haut-le-pied et aux circulations techniques. Ce périmètre appelle-t-il des remarques de votre part ? Comment sont comptabilisées les circulations de trains pour travaux sur le réseau ?

c. Les sous-catégories de sillons-jours non attribués doivent permettre à l'Autorité de suivre les principales raisons expliquant la non-attribution des sillons. Il est demandé aux gestionnaires d'infrastructure de préciser les différents cas couverts par chacune des catégories et de distinguer celles pouvant provenir d'une défaillance imputable au gestionnaire d'infrastructure de celles provenant des demandeurs.

d. Outre le suivi quantitatif de l'allocation des sillons, l'Autorité souhaite collecter des éléments permettant de mesurer la qualité des sillons attribués au regard des demandes. Il s'agit notamment d'apprécier le niveau d'adéquation des attributions fermes avec les demandes initiales (respect des tolérances du demandeur...) et d'avoir un suivi du processus d'affermissement des sillons « à l'étude ». L'Autorité attend par ailleurs d'autres propositions de la part des parties prenantes permettant d'apprécier ce niveau d'adéquation de l'offre à la demande.

f. S'agissant en particulier du fret ferroviaire, merci de préciser quelle(s) information(s) complémentaire(s) permettrai(en)t de rendre compte et de suivre l'évolution de la qualité des circulations de fret ferroviaire du point de vue des demandeurs de sillons.

g. Les informations proposées sur l'allocation des capacités appellent-elles d'autres remarques de votre part ?

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

15. Afin d'analyser le degré d'utilisation du réseau ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations portant sur les circulations effectivement réalisées suite à l'allocation des capacités (Onglets 6 et 7), à savoir :

- Pour le transport de voyageurs, les trains.km commerciaux, dont les trains.km à charge, ainsi que les trains.km haut-le-pied, détaillés par type de trafic, par entreprise ferroviaire et par région administrative (périmètre des anciennes régions) ;

- Pour le transport de marchandises, les trains.km commerciaux dont les trains.km à charge, ainsi que les trains.km haut-le-pied et les tonnes.km brutes par type de trafic et par entreprise ferroviaire.

Informations complémentaires :

- Le trafic par catégorie UIC n'est pas collecté au titre de ce projet de décision et fera l'objet de demandes ponctuelles ultérieures en fonction des besoins de l'Autorité.
 - Le périmètre du trafic non-commercial a été précisé, c'est pourquoi l'Autorité propose de collecter les trains.km commerciaux dont les trains.km à charge d'une part et les trains.km haut-le-pied d'autre part.
 - La fréquence de collecte est semestrielle et non plus trimestrielle.
-

Question 4 – Circulations réalisées

Les informations collectées sur les trafics et les tonnes.km brutes appellent-elles des remarques de votre part ?

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

16. Enfin, l'analyse du fonctionnement du marché ferroviaire amont doit nécessairement prendre en compte le suivi de la qualité de l'exploitation de l'infrastructure (Onglet 8). L'Autorité propose de recueillir à cette fin les indicateurs de qualité d'exploitation suivants :

- Au total sur le réseau exploité et par entreprise ferroviaire :
 - Moyenne des minutes perdues aux 100 km circulés (taux de régularité à 5 minutes 0 secondes) ;
 - Cumul des minutes perdues et répartition par causes ;
 - Nombre d'événements-origines ("EO") maîtrisables par le gestionnaire d'infrastructure.

Informations complémentaires :

- La fréquence de collecte est annuelle et non plus trimestrielle.
 - Des informations sur la qualité de gestion de l'infrastructure et sur la qualité de l'allocation des capacités pourront faire l'objet de demandes ponctuelles de la part de l'Autorité et ne sont donc pas prévues par ce projet de décision.
-

Question 5 – Qualité d'exploitation

Il est demandé de fournir la liste (nomenclature) des événements-origines maîtrisables et non maîtrisable par le GI.

Les informations collectées sur la qualité d'exploitation de l'infrastructure appellent-elles des remarques de votre part ?

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

2.2. Informations relatives aux résultats économiques et financiers

17. Pour s'assurer du bon fonctionnement du système ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille les informations économiques et financières suivantes (Onglet 9) :

- le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes de l'entreprise accompagné des comptes annuels complets (bilan, compte de résultat et annexes) ;
- la comptabilité analytique de la surveillance et de l'entretien du réseau ;
- la comptabilité analytique de l'exploitation du réseau (gestion de la circulation) ;
- les montants annuels par région administrative et/ou par établissement relatifs aux charges d'exploitation du réseau (gestion de la circulation), aux charges de surveillance et d'entretien du réseau, et aux investissements effectués dans l'année ;
- les redevances d'accès, de réservation, de circulation, de circulation électrique, les redevances complémentaires de transport d'électricité et les redevances quai par type de trafic et par entreprise/client ;
- le total des compensations fret perçues.

Informations complémentaires :

- Les informations de bilan simplifié et autres informations comptables seront extraites par l'Autorité des documents transmis par les gestionnaires d'infrastructure, au lieu d'être collectées auprès d'eux.
 - Les redevances fret doivent être détaillées pour le trafic national et international, étant entendu que les redevances pour le trafic en transit sont affectées par le gestionnaire d'infrastructure au transport international.
-

Question 6 – Résultats économiques et financiers

Les informations collectées sur les résultats économiques et financiers appellent-elles des remarques de votre part ?

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

Question 7 – Informations complémentaires

Quels autres éléments non proposés par l'Autorité dans le présent document vous semblent éventuellement pertinents dans le cadre des missions confiées à l'Autorité ?

3. FORMAT DES DONNEES COLLECTEES

18. L'annexe au présent projet de décision a pour vocation de fournir un exemple de formalisme concret et conforme aux besoins de l'Autorité. Cette dernière est équipée techniquement pour pouvoir manipuler des bases de données de grande taille, sous différents formats. Elle peut, dès lors, sur demande et sous condition d'un accord préalable, accepter la transmission de données issues d'extractions directes des systèmes d'information des acteurs. Les acteurs souhaitant mettre en place ce type d'échange (qui peut, par la suite, être automatisable) doivent prendre contact avec l'Autorité dès la publication de la décision pour présenter leurs systèmes d'information et les extractions susceptibles d'être effectuées. A défaut, les annexes proposées sont à remplir par les gestionnaires d'infrastructure.

Question 8 – Format de la collecte

Envisagez-vous de mettre en place des processus de transmission automatisable des informations à 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. A défaut, les formats présentés seront retenus dans la version finale.

4. FREQUENCE ET CALENDRIER DE LA COLLECTE

19. Afin de mener les travaux nécessaires relatifs au suivi régulier du marché ferroviaire amont ainsi que dans le cadre de la régulation de la tarification de l'accès au réseau ferroviaire, l'Autorité propose de collecter les informations décrites en section 2 selon la fréquence et le calendrier de transmission suivant :

Nature des informations	Fréquence et calendrier de transmission
Caractéristiques du réseau (paragraphe 13)	Collecte annuelle pour les années 2016 et suivantes. Les informations portant sur l'année N sont à transmettre au plus tard le 15 mars de l'année N+1, à l'exception des informations pour 2016 qui doivent être transmises au plus tard le 15 septembre 2017.
Capacités allouées (paragraphe 14)	Collecte annuelle pour les HDS 2016 et suivants. Les capacités allouées à la construction du service et à la facturation doivent être transmises : - au plus tard le 15 septembre 2017 pour les horaires de service 2016 et 2017 ; - au plus tard le 15 novembre de l'année N-1 à partir de l'HDS 2018 (exemple : 15 novembre 2017 pour l'HSD 2018) Le suivi des demandes en adaptation, des modifications et suppressions et le suivi de la qualité des sillons fret doivent être transmis :

	- au plus tard de 15 septembre 2017 pour l'horaire de service 2016 ; - au plus tard le 15 mars de l'année N+1 à partir de l'HDS 2017 (exemple : 15 mars 2018 pour l'HDS 2017).
Circulations réalisées (paragraphe 15)	Collecte semestrielle pour les HDS 2017 et suivants. Les informations du 1^{er} semestre N sont à transmettre au plus tard le 15 septembre N. Les informations du 2^{ème} semestre N sont à transmettre au plus tard le 15 mars N+1.
Qualité de l'exploitation de l'infrastructure (paragraphe 16)	Collecte annuelle pour les HDS 2016 et suivants. Les informations doivent être transmises : - au plus tard le 15 septembre 2017 pour l'HDS 2016 ; - au plus tard le 15 mars N+1 pour les HDS 2017 et suivants.
Résultats économiques et financiers (paragraphe 17)	Collecte annuelle pour les exercices comptables et HDS 2016 et suivants. Les informations sur les redevances perçues doivent être transmises : - au plus tard le 15 septembre 2017 pour l'HDS 2016 ; - au plus tard le 15 mars N+1 pour les HDS 2017 et suivants. Les informations sur les résultats comptables de l'exercice N sont à transmettre au plus tard le 15 septembre N+1.

Question 9 – Fréquence de collecte

La fréquence et le calendrier de collecte proposés par l'Autorité appellent-ils des remarques de votre part ?

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

5. UTILISATION DES DONNEES COLLECTEES

20. L'Autorité rappelle à toutes fins utiles que les agents de ses services sont soumis à des obligations légales et réglementaires rappelées par la charte de déontologie de l'Autorité, et notamment au secret et à la discrétion professionnels (décision n° 2017-035 du 22 mars 2017).
21. Les données collectées seront conservées, traitées et utilisées par le département des études et de l'observation des marchés, rattaché directement au secrétaire général de l'Autorité. Pour l'exercice des missions de régulation de l'Autorité et dans le souci de ne pas multiplier auprès des entreprises les demandes de communication des mêmes données par d'autres services, ces informations pourront

toutefois être retransmises en interne et utilisées dans des conditions strictement encadrées. Pour ce faire, les services demandeurs de l'Autorité devront avoir formé une demande préalable en ce sens au département des études et de l'observation des marchés, qui en avisera immédiatement l'opérateur concerné. En tout état de cause, les données collectées ne pourront être utilisées ni dans le cadre de procédures de règlement de différend, ni dans le cadre de procédures de sanction.

22. Outre l'utilisation qui en sera faite pour les besoins propres à l'exercice des missions de régulation de l'Autorité, les données collectées pourront également alimenter des actions d'information, dans le respect des secrets protégés par la loi. Dans ce cadre, l'Autorité prévoit de publier sur son site Internet et dans son rapport annuel des indicateurs portant sur les services proposés, afin de répondre au besoin d'information des usagers, des clients et du grand public. Ces indicateurs pourront par exemple rendre compte du chiffre d'affaires global du marché, du volume de trafic, du nombre de passagers transportés, du volume de tonnes transportées et, le cas échéant, de l'intensité concurrentielle.
23. Sous les mêmes réserves tenant à la protection des secrets protégés par la loi, l'Autorité pourra utiliser, le cas échéant, les informations collectées pour des présentations dans le cadre de manifestations publiques (colloques, séminaires, conférences...). Les informations publiées et/ou communiquées seront agrégées et/ou retraitées, de manière à préserver la confidentialité des données.
24. Les obligations mises à la charge de l'Autorité, en application de l'article L. 312-1-1 du code des relations entre le public et l'administration, concernant notamment la publication de données et informations qui présenteraient pour le public un intérêt économique et qui ont été recueillies dans le cadre de ses missions ne sauraient remettre en cause la confidentialité des données couvertes par des secrets protégés par la loi.