

Synthèse de la consultation publique

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

L'Autorité a reçu quatre contributions provenant de gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (SNCF Réseau, Eurotunnel, Eiffage Rail Express - ERE, LISEA), dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 30 mai au 20 juin 2017.

Le présent document synthétise les réponses reçues et fait état de la manière dont ces commentaires ont été pris en compte dans la décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017 relative à la transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

1. SUR LE PERIMETRE DE LA COLLECTE.....	2
2. SUR LES INFORMATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE	3
3. SUR LES TRAFICS.....	5
4. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES A LA QUALITE D'EXPLOITATION	6
5. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS.....	6
6. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES.....	8

1. SUR LE PERIMETRE DE LA COLLECTE

1.1. Résumé des contributions

LISEA étant un gestionnaire d'infrastructure (GI) disposant de l'ensemble des missions d'un GI ferroviaire, SNCF Réseau estime ne pas devoir fournir des informations concernant la ligne Sud-Est-Atlantique (SEA). LISEA, pour sa part, précise que les informations demandées ne posent pas de difficultés particulières.

Compte tenu de la répartition des missions entre SNCF Réseau et ERE d'une part, s'agissant de la ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de la Loire (BPL), et entre SNCF Réseau et OC'VIA d'autre part s'agissant du contournement de Nîmes-Montpellier (CNM), SNCF Réseau propose de fournir les informations suivantes : capacités allouées, circulations réalisées, qualité d'exploitation et redevances perçues. SNCF Réseau précise cependant que ces informations seront intégrées à la réponse globale de SNCF Réseau. En revanche, SNCF Réseau peut transmettre des informations portant sur les caractéristiques de ces nouvelles lignes, ce qui permettrait une cohérence avec la transmission des informations d'usage de ces lignes.

ERE précise que la LGV BPL ayant été réalisée sous forme d'un contrat de partenariat, SNCF Réseau garde la pleine et entière responsabilité de son exploitation (attribution des sillons et gestion des trafics et circulations). De ce fait, ERE indique n'avoir aucune information sur les sujets liés aux sillons et aux trafics (onglets 4 à 7) ou aux résultats correspondants (onglet 9).

Eurotunnel précise ne pas pouvoir distinguer les informations demandées sur la seule partie française de l'infrastructure et estime par conséquent que toute demande d'information ne peut porter que sur l'intégralité de son infrastructure. Eurotunnel demande que la demande d'information soit formulée par les deux régulateurs (l'Arafer et l'ORR) et sur la base d'un référentiel commun afin de limiter les transmissions d'information. Ainsi, les commentaires suivants émis par Eurotunnel sur la nature des informations collectées sont soumis à la condition qu'une demande conjointe des deux régulateurs soit établie.

1.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Pour les nouvelles lignes (BPL, CNM), à l'exception de LISEA qui transmettra l'ensemble des informations le concernant, l'Autorité prend acte de la transmission par SNCF Réseau des informations suivantes pour le compte d'ERE et OC'VIA : caractéristiques des lignes, capacités allouées, circulations réalisées, qualité d'exploitation et redevances perçues et charges de gestion de circulation. Pour ERE et OC'VIA, seuls les trafics totaux (trains.km voyageur et train.km fret) à la maille du réseau qu'ils entretiennent, ainsi que les informations comptables correspondantes devront être transmises à l'Autorité.

S'agissant de la liaison fixe transmanche, l'Autorité rappelle tout d'abord que le transfert de la compétence de régulation économique ferroviaire à l'ARAFER et à l'ORR, prévu à l'article 1^{er} du règlement binational des 18 et 23 mars 2015, est entré en vigueur le 15 juin 2016, soit postérieurement à la décision précédente n° 2016-085 du 31 mai 2016 relative à la transmission d'information par les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installation de service ferroviaires. C'est pourquoi ce sujet n'avait pas été abordé précédemment.

Par ailleurs, le paragraphe 2 de ce même article 1^{er} dispose que « ces organismes [l'ORR et l'ARAFER] sont respectivement compétents sur la partie de la Liaison Fixe située sur le territoire de l'Etat dont ils relèvent (...) ».

Ainsi, depuis l'entrée en vigueur de ce règlement, la fonction d'organisme de contrôle, en matière de régulation économique, détenue jusqu'alors par la Commission intergouvernementale (CIG), a été transférée à deux organismes de contrôle distincts (l'ORR et l'ARAFER), chacun étant compétent pour réguler la liaison fixe transmanche, et donc si nécessaire collecter des données, sur son territoire national. En application du principe de territorialité, qui implique que les autorités françaises ne sont compétentes pour édicter des actes qui ont vocation à s'appliquer que sur le seul territoire français, la décision de collecte de données n° 2017-065 du 5 juillet 2017 de l'Autorité est effectivement applicable à la partie française du Tunnel sous la Manche et non à l'intégralité de la liaison transmanche.

Il est en outre rappelé que les informations relatives à l'utilisation de l'infrastructure, notamment l'allocation des capacités et les trafics, ne posent aucune difficulté technique de transmission, étant entendu d'une part qu'il existe une identité entre le volume de capacités allouées sur tout ou partie du tunnel et que, d'autre part, tout train qui parcourt la partie française du tunnel parcourt également la partie anglaise de celui-ci pour pouvoir rejoindre l'Angleterre depuis la France et réciproquement.

L'Autorité propose cependant d'échanger avec Eurotunnel avant la première échéance de transmission, pour préciser les attentes et ainsi lever toute difficulté liée à la transmission d'informations.

2. SUR LES INFORMATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

2.1. Résumé des contributions

Concernant les caractéristiques de l'infrastructure :

Eurotunnel indique que certaines informations demandées correspondent à des notions utilisées par SNCF Réseau, qui ne s'appliquent pas au Lien Fixe transmanche : LGV au sens de l'UIC, définition de l'indice de consistance de la voie courante (ICV).

SNCF Réseau se dit favorable à l'allégement des informations demandées au titre de la qualité de l'infrastructure et de l'alignement du format de l'indicateur « kilomètres de voies sous ralentissement » à celui suivi par le GI. Par ailleurs, les indices de consistance de la voie et des appareils de voies ne peuvent être calculés qu'à une date précise, sans possibilité de calcul à une date antérieure.

Enfin, SNCF Réseau précise que le référentiel du RFN est disponible en open-data (au format RIG et non SIG).

Concernant l'allocation des capacités :

SNCF Réseau souligne que l'Autorité a adapté son projet de décision afin de prendre en compte la décomposition des situations d'allocation de sillons utilisée au sein du GI.

Outre les catégories principales (sillon attribué, sillon à l'étude, sillon non attribué), SNCF Réseau considère néanmoins que les catégories suivantes correspondent à des « autres cas » et ne sont pas des non-attributions : sillons irrecevables, sillons commandés deux fois, sillons commandés en DS mais touchés par une DTS dans la même VDS¹, sillons sans fiche de tracé et sillons exclus pour non qualité de l'outil de suivi de production. Pour chaque catégorie, SNCF Réseau précise les raisons expliquant l'état du sillon (défaillance du GI ou du demandeur).

¹ DS : demande au service, DTS demande tardive au service, VDS : vie du sillon/

D'autre part, SNCF Réseau indique pouvoir fournir les informations relatives aux « autres cas » de manière globale, sans détail par activités et clients, sauf pour les sillons-jours non traités et les sillons-jours répondus irrecevables.

Par ailleurs, SNCF Réseau souligne qu'il n'est pas possible de distinguer les sillons commerciaux des sillons non-commerciaux.

Concernant les trains de travaux, les commandes de sillons rattachées à cette activité de SNCF Réseau ne sont pas renseignées dans les informations transmises à l'Autorité. En revanche, les circulations de ce type sont bien comptabilisées dans les circulations d'entreprises ferroviaires de fret, mais non différenciées de leurs activités commerciales.

Concernant le suivi qualitatif de l'allocation des sillons, SNCF Réseau indique que l'angle du respect des tolérances clients doit être travaillé en amont avec les EF. Plus généralement, le GI considère que le respect des tolérances n'est pas un critère aisé, car, au regard des différentes contraintes du réseau et de la multitude des demandes, le non-respect d'une tolérance d'un acteur peut permettre d'optimiser le volume global accordé.

Concernant le processus d'affermissement des sillons à l'étude, SNCF Réseau indique déjà transmettre de façon trimestrielle un certain nombre d'indicateurs à l'Autorité permettant d'évaluer la qualité de ce processus.

SNCF Réseau souligne également l'existence d'un indicateur composite de la qualité des sillons fret, qui provient d'une concertation avec les acteurs du fret pour évaluer l'adéquation de l'offre à la demande.

Du fait de difficultés de détection de conflit pour la zone dense de l'Ile-de-France, une étude spécifique est mise en place pour Transilien. De ce fait, SNCF Réseau propose de retirer le périmètre Transilien du suivi des sillons-jours à l'étude.

Par ailleurs, les informations demandées à la facturation de l'acompte pourront être renseignées mais uniquement sur le périmètre des sillons inclus dans le système d'incitations réciproques.

Enfin, concernant le suivi des modifications et suppressions des sillons-jours fermes entre la facturation de l'acompte et la fin du service, SNCF Réseau confirme la disponibilité de cette information.

Eurotunnel indique pour sa part que les différentes notions utilisées (sillons-jours, sillons-kilomètres, demandes de service, demandes tardives de service, trains-kilomètres, facturation à l'acompte, type de trafic, le suivi des adaptations des sillons à J-40...) sont propres à l'exploitation du RFN et ne peuvent être transposées à la situation du Lien Fixe transmanche. Les notions retenues sont les « sillons » ou « sillons standards ».

2.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Concernant les caractéristiques de l'infrastructure :

L'Autorité confirme que certaines informations demandées sont adaptées au cas de SNCF Réseau et qu'une adaptation de terminologie et de périmètre est à prévoir selon le cas d'espèce. Ainsi, il n'est pas demandé à Eurotunnel de détailler les informations par catégorie de voie UIC (un total sera accepté) ni de fournir l'indice de consistance de la voie. Les autres informations relatives aux caractéristiques de l'infrastructure seront à transmettre à l'Autorité, accompagnées, le cas échéant, des définitions et méthodologies de calcul précises retenues par Eurotunnel.

L'Autorité collectera par ailleurs auprès de SNCF Réseau les indices de consistance de la voie et des appareils de voies calculés au 31/12 de l'année N-1.

Enfin, l'Autorité prend bonne note de la disponibilité en open-data du référentiel du réseau ferré national.

Concernant l'allocation des capacités :

L'Autorité précise dans la décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017 les différentes catégories d'attribution, de non-attribution et les « autres cas » en prenant en compte la proposition de SNCF Réseau. La décision conserve néanmoins une information par activité et client pour l'ensemble des catégories. Pour certaines catégories appartenant aux « autres cas », il pourra être toléré, selon le poids de ladite catégorie, une transmission d'un total non ventilé par activité et client.

La décision n° 2017-065 ne distingue pas les demandes de sillons commerciaux des demandes de sillons non-commerciaux.

Concernant les trains travaux, l'Autorité prend note des explications fournies par SNCF Réseau et précise néanmoins que les circulations pour travaux effectuées par InfraRail sont à fournir.

L'Autorité prend note des indicateurs utilisés par SNCF Réseau pour le suivi de la qualité de l'attribution des sillons, qui sont soit déjà transmis à l'Autorité, soit publiés et qui ne sont donc pas collectés au titre de la décision n° 2017-065.

La décision n° 2017-065 maintient le suivi des sillons-jours à l'étude sur le périmètre Transilien, qui fera donc l'objet d'un suivi séparé pour tenir compte des particularités décrites. L'Autorité demande également à ce que lui soient communiquées, dans un délai à convenir avec les services de l'Autorité, les informations consolidées après traitement des conflits via l'outil DISCO.

L'Autorité prend note du périmètre retenu par SNCF Réseau concernant les informations demandées à la facturation de l'acompte.

S'agissant de l'allocation des capacités de circulations dans le tunnel sous la Manche, l'Autorité accepte une transmission des informations selon la terminologie propre à l'activité d'Eurotunnel. Ces modalités sont à définir lors d'un échange préalable à la première échéance de collecte. Concernant le trafic réalisé, la notion de trains-kilomètres n'étant pas propre à SNCF Réseau ni au RFN, des explications complémentaires sont attendues de la part d'Eurotunnel, qui devra transmettre à l'Autorité ces informations.

3. SUR LES TRAFICS

3.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau indique tout d'abord que le passage à une fréquence semestrielle plutôt que trimestrielle est cohérent avec les contraintes internes de production et fiabilisation des informations collectées.

Pour des raisons de rapprochement entre plusieurs systèmes d'information, SNCF Réseau propose de transmettre à l'Autorité des informations issues du FACTURATEUR ainsi que des informations de circulation issues de l'outil LERINS, en considérant ces données avec les précautions précisées dans sa

contribution portant essentiellement sur des découpages et kilométrages de réseau non parfaitement identiques entre les deux SI.

Pour les informations sur les tonnages, les données théoriques sont disponibles. Néanmoins, les tonnages réels ne sont pas encore suffisamment bien déclarés par les EF selon SNCF Réseau.

Enfin, SNCF Réseau précise que les trains.km à charge par EF et par activité sont disponibles et que les trains.km non-commerciaux incluent les trains Haut-le-Pied uniquement.

3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité accepte la transmission des informations de trafic issues des deux SI présentés par SNCF Réseau, accompagnées d'une présentation détaillée de ceux-ci.

Pour les données de tonnages, il est demandé à SNCF Réseau de transmettre à l'Autorité les tonnages estimés, ainsi que les tonnages déclarés à date, en précisant le niveau de complétude par EF, de manière à ce que l'Autorité puisse visualiser clairement les EF n'étant pas en conformité avec leurs obligations de déclaration de tonnage et les principales erreurs ou principaux écarts de déclaration détectés par SNCF Réseau, le cas échéant.

4. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES A LA QUALITE D'EXPLOITATION

4.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau accueille favorablement la proposition de l'Autorité qui est cohérente avec les suivis menés en interne.

Eurotunnel précise pour sa part que les indicateurs de suivi de la qualité de l'exploitation fournis à l'Arafer et à l'ORR ne coïncident pas avec ceux proposés dans le document soumis à consultation.

4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité accepte une transmission des informations selon la terminologie propre à l'activité d'Eurotunnel. Ces modalités sont à définir lors d'un échange préalable à la première échéance de collecte.

5. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS

5.1. Résumé des contributions

De manière générale, SNCF Réseau accueille favorablement la proposition de l'Autorité, qui prend en compte, pour partie, les éléments de retour d'expérience avancés par SNCF Réseau au sujet des exercices 2015 et 2016.

De manière plus précise :

- les rapports des CAC sont publiés ;
- pour la comptabilité analytique, SNCF Réseau pourra fournir les comptes par destination ;
- pour les charges par établissement, SNCF Réseau tient à rappeler que tous ses coûts ne sont pas imputés aux établissements locaux et qu'il n'y a pas de système de consolidation organisé sur ce découpage, de sorte que les données afférentes ne sont pas validées par les organes de gouvernance financières de l'entreprise ;
- pour les charges par région, SNCF Réseau tient à rappeler qu'il s'est engagé dans le contrat pluriannuel conclu avec l'Etat à produire un rapport de l'offre capacitaire et commerciale, les circulations et la qualité de service. Une analyse territorialisée des coûts et recettes du réseau sera établie et le périmètre retenu sera déterminé entre l'Etat et SNCF Réseau pour l'élaboration du premier rapport pour l'année 2017 ;
- pour l'année 2016, SNCF Réseau pourra transmettre un rapport illustrant les équilibres coûts/recettes par région ;
- SNCF recommande la notion de « gestion de la circulation » plutôt que « charges d'exploitation ».

Enfin, les informations sur les redevances sont disponibles et n'appellent pas de remarque particulière de la part de SNCF Réseau.

Eurotunnel rappelle pour sa part :

- qu'un grand nombre d'informations comptables et financières sont déjà publiquement accessibles ;
- certaines notions ne sont pas adaptées à Eurotunnel (région, établissement, compensation fret). La demande relative à la comptabilité analytique de la surveillance et entretien/exploitation du réseau reflète des problématiques propres à la SNCF ;
- la fréquence de préparation et de transmission des informations est incompatible avec le rythme quinquennal qui prévaut dans le cas du Lien Fixe transmanche.

5.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Chaque GI ne publiant pas les mêmes informations, la décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017 prévoit un socle de transmission standardisé de ces informations, quand bien même elles seraient rendues publiques par certains GI.

Concernant les propositions de SNCF Réseau sur la comptabilité analytique et les charges territorialisées, SNCF Réseau est invité à se rapprocher de l'Autorité afin d'expliquer de manière plus détaillée dans quelles mesures ces propositions permettent de fournir les informations demandées par l'Autorité au titre de la décision n° 2017-065.

La notion de « gestion de la circulation » étant propre à SNCF Réseau, celle de « charges d'exploitation » est retenue, étant entendu que cela correspond à la gestion de la circulation pour SNCF Réseau.

Il n'est pas demandé à Eurotunnel de transmettre des informations sur des périmètres et indicateurs propres à SNCF Réseau (charges par région, par établissement, compensation fret). En revanche,

Eurotunnel doit être en mesure de transmettre les informations financières relevant de son activité de GI, à savoir les redevances perçues et sa comptabilité analytique.

La fréquence quinquennale ne saurait convenir à l'Autorité pour ses missions. Les échéances de transmission sont les mêmes pour tous les gestionnaires d'infrastructure visés par la décision n° 2017-065.

6. ELEMENTS COMPLEMENTAIRES

6.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau « ne prévoit pas de modifier le format ou de façonner les données pour entrer dans un autre format que celui qui est pertinent pour les besoins de son activité.

ERE ne prévoit pas de transmission automatisée des informations.

Eurotunnel souligne que la publication de données par EF et sur la base des tonnes ou tonnes.km poserait de sérieuses interrogations au regard de la confidentialité des données et pourrait même induire une perte de confiance des clients du GI.

Concernant le calendrier de la collecte, Eurotunnel indique que l'échéance des résultats économiques et financiers à mars N+1 est incompatible avec le mode de fonctionnement d'une entreprise privée cotée en bourse.

SNCF Réseau demande une précision de la période de collecte couverte, à savoir, les exercices 2016 et suivants ou 2017 et suivants.

6.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Comme indiqué aux points 21 à 25 de la décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017, l'Autorité est tenue au strict respect des secrets protégés par la loi. Les règles de confidentialité s'appliquent pour toute publication ou communication d'informations. Ainsi, l'Autorité ne publiera par exemple pas d'informations sur les tonnages par EF.

Le calendrier de collecte a été précisé dans la décision n° 2017-065. Ainsi, la collecte porte sur les exercices 2016 et suivants, sauf pour les informations portant sur 2016 qui auraient déjà été transmises à l'Autorité au titre de la décision n° 2016-085 du 31 mai 2016.

Concernant la transmission des informations économiques et financières, l'Autorité précise que seules les informations sur les redevances perçues doivent être transmises à mars N+1, comme indiqué au point 20 de la décision n° 2017-065. Les autres informations économiques et financières doivent être transmises au plus tard le 15 septembre N+1.