

Synthèse de la consultation publique

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

L'Autorité a reçu trois contributions provenant de gestionnaires d'infrastructure ferroviaire¹ (AGIFI, SNCF Réseau, et LISEA), dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 18 février au 15 mars 2019.

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° 2019-020 du 11 avril 2019 relative à la transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

1. SUR LE PERIMETRE DE LA COLLECTE.....	2
1.1. Résumé des contributions	2
1.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	3
2. SUR LES INFORMATIONS CONCERNANT L'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE	4
2.1. Résumé des contributions	4
2.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	5
3. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX TRAFICS	6
3.1. Résumé des contributions	6
3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	6
4. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES A LA QUALITE D'EXPLOITATION	7
4.1. Résumé des contributions	7
4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	7
5. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS	7
5.1. Résumé des contributions	7
5.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	8

¹ Association de gestionnaire d'infrastructure dans le cas AGIFI. Ce dernier représente ERE, Eurotunnel, LISEA, Oc'Via, SYNERAIL

1. SUR LE PERIMETRE DE LA COLLECTE

1.1. Résumé des contributions

Dans un contexte de réduction de ses coûts, SNCF Réseau souhaite limiter les ressources dédiées à l'élaboration des réponses aux décisions de collecte de données de l'Autorité. Pour ce faire SNCF Réseau :

1. souhaite centraliser les demandes (qu'elles soient faites par l'Autorité directement à SNCF Réseau ou indirectement par l'Autorité à un autre acteur (EF/GI) sollicitant SNCF Réseau pour y répondre) ;
2. souhaite recourir à la transmission de bases de données brutes afin de ne pas multiplier les travaux de mise au format ;
3. s'interroge sur la pertinence de transmission d'informations à la maille souhaitée par l'Autorité, en particulier pour la désagrégation des informations de coûts par ligne. L'organisation de production de SNCF Réseau n'est pas faite à cette maille et cela nécessiterait donc la reconstitution d'un système de contrôle de gestion *ad hoc*.

Dans le premier point, SNCF Réseau précise avoir été amené, dans le cadre des exercices de collecte précédents, à traiter des extractions de données deux fois pour les besoins de l'Autorité, au titre de la décision de collecte auprès des gestionnaires d'infrastructure, mais également au travers de demandes d'entreprises ferroviaires au titre de la décision n° 2017-045 les concernant. SNCF Réseau se réserve la possibilité de ne plus répondre à ces dernières demandes dans le cas d'un besoin déjà satisfait par une transmission directe de données de SNCF Réseau à l'Arafer.

Dans le troisième point, SNCF Réseau souligne également que la compréhension et l'analyse des données relatives à l'infrastructure nécessitent une expertise fine de l'activité de maintenance.

SNCF Réseau rappelle enfin l'importance du maintien du secret des affaires affectant la plupart des informations demandées par l'Arafer.

LISEA souligne :

1. la non-disponibilité d'informations qui sont collectées directement par SNCF Réseau uniquement ;
2. la non-possibilité de désagrégation de la plupart des informations demandées à une maille géographique inférieure à celle de la ligne gérée par LISEA ;
3. le souhait de restreindre le nombre d'échéances de collecte à 2 dates maximum.

1.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité partage la vision de rationalisation des ressources évoquée par SNCF Réseau. L'Arafer encourage les gestionnaires d'infrastructure à simplifier et à automatiser le processus de production des données.

L'Autorité souhaite rappeler que la décision n°2017-065 permettait déjà la transmission de bases de données brutes, et que le formalisme des tableaux présent dans les annexes de ses décisions n'a pas de caractère obligatoire dès lors que les extractions fournies permettent de reconstituer les informations demandées.

Cette modalité nécessite néanmoins l'accord préalable des services de l'Arafer. Ces derniers doivent en effet s'assurer, en amont des échéances de collecte, que les informations demandées dans les tableaux de l'annexe peuvent être reconstituées. Par conséquent la transmission d'extractions brutes des systèmes d'information doit nécessairement s'accompagner de la fourniture d'une documentation décrivant les variables, acronymes et périmètres des informations transmises.

En l'absence à date d'une documentation suffisante pour la bonne compréhension et utilisation dans le cadre de ses missions des informations transmises, l'Autorité préfère néanmoins que les gestionnaires d'infrastructure continuent de transmettre un nombre restreint de statistiques agrégées permettant de recadrer avec les bases désagrégées.

A travers la décision n° 2019-020, l'Arafer souhaite collecter des informations à une maille plus fine afin de conduire ses missions d'observation et de régulation du secteur ferroviaire. Pour être en mesure d'assurer les missions qui lui ont été attribuées, l'Autorité doit approfondir sa connaissance du système de transport ferroviaire national. Afin de limiter et simplifier les demandes de l'Autorité auprès des gestionnaires d'infrastructure et des entreprises ferroviaires, elle 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 précédente décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017 et de la décision n° 2019-020.

Les informations collectées doivent notamment permettre à l'Arafer de mener à bien des travaux s'inscrivant dans une triple perspective d'éclairage des décideurs publics, d'information des tiers, et de régulation du secteur ferroviaire. L'Arafer souhaite rappeler en parallèle la carence constatée dans son avis du 29 mars 2017² sur la présentation par SNCF Réseau d'indicateurs clairs sur la productivité, l'entretien, la qualité de service des circulations ainsi que la qualité des infrastructures du réseau ferré national. La définition d'une maille plus fine de collecte d'informations dans la décision n° 2019-020 est donc également motivée par un manque d'indicateurs permettant à l'Autorité de mener à bien les missions s'inscrivant dans ses objectifs d'éclairage et de régulation. Pour rappel, ces données seront conservées, traitées et utilisées par la direction du transport ferroviaire, la direction des affaires financières et la direction des études et de l'observation des marchés dans le cadre strict des missions de l'Arafer.

Relativement aux extractions faites deux fois suite à des demandes d'entreprises ferroviaires, l'Autorité suggère à SNCF Réseau de s'organiser pour procéder à une seule et même extraction qui serait transmise à l'Arafer et aux entreprises ferroviaires.

² Avis du 29 mars 2017 relatif au projet de contrat pluriannuel de performance entre l'Etat et SNCF-Réseau pour la période 2017-2026

Enfin l'Autorité n'a pas l'intention de multiplier les échéances de collecte et maintient une fréquence semestrielle. Les acteurs sont libres de répondre en une seule fois s'ils sont en mesure d'envoyer l'ensemble des informations de l'année N au 15 mars de l'année N+1.

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

2.1. Résumé des contributions

Concernant les caractéristiques de l'infrastructure :

SNCF Réseau signale que les caractéristiques du réseau ne sont pas disponibles ni à la maille des sections élémentaires de réseau (SEL) ni à celle des segments de gestion. SNCF Réseau propose de fournir les informations à la maille des tronçons de ligne et apporte des précisions quant aux informations disponibles à cette maille. Le gestionnaire d'infrastructure indique notamment que les informations concernant les limitations temporaires de vitesse ne pourront être renseignées et que « les sections fermées à la circulation et déclassées n'entrent pas dans le périmètre de reporting ».

SNCF Réseau rappelle par ailleurs que le processus de consolidation des données ne lui permettra pas de transmettre les informations concernant les caractéristiques de l'infrastructure au 15 mars de l'année N+1, et propose une transmission des éléments demandés à fin juin N+1. Le gestionnaire d'infrastructure rappelle que les infrapôles « communiquent les données sur leur périmètre respectif et cette étape est achevée fin février N+1 ».

SNCF Réseau indique qu'il préfère ne pas recourir à la transmission de fichier SIG³ permettant de reconstituer tout ou partie des informations demandées.

LISEA souligne que les informations demandées semblent plutôt adressées à SNCF Réseau qu'à un gestionnaire de ligne unique.

Concernant l'allocation des capacités :

SNCF Réseau propose de réévaluer la pertinence d'identifier les demandes de sillon selon que cette dernière ait été faite avant ou après J-40 avant la circulation, car cela « n'a pas de sens du point de vue de la production », le projet APO (« anticipation du pré-opérationnel ») n'étant pas encore effectif.

SNCF Réseau suggère de privilégier la transmission d'informations au jalon de la certification de l'Horaire de Service plutôt que celui de l'acompte (tableaux 4.2 et 5.2).

Concernant le suivi des fenêtres travaux, SNCF Réseau propose de substituer le jalon souhaité de décembre N-2 à février N-1.

SNCF Réseau souhaite limiter ses travaux de mise au format en ayant recours à la transmission de bases de données brutes (GESICO, DSDM, KP et HOUAT), en fournissant les indicateurs aujourd'hui suivis dans CAPTEUR pour la consommation des fenêtres travaux, et en invitant l'Arafer à utiliser les fonctionnalités d'extraction du diffuseur TCAP sur les capacités allouées pour les besoins de travaux.

³ Fichier SIG : fichier sous format de système d'information géographique

LISEA précise ne pas avoir accès à l'intégralité des demandes de capacité la concernant dans la mesure où les demandes de sillons sont faites directement auprès de SNCF Réseau au travers de ses outils et que le jalonnement déclaré par les entreprises ferroviaires omet de mentionner LISEA.

LISEA demande que soit précisé le périmètre des suppressions et modifications de sillons à renseigner suivant qu'elles soient faites par LISEA, SNCF Réseau ou les 2 GI.

2.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Concernant les caractéristiques de l'infrastructure :

L'Autorité prend note de la disponibilité des informations concernant les caractéristiques du réseau par tronçon de ligne. Elle ne voit pas d'inconvénient de transmission à cette maille dès lors que chaque portion de ligne dispose de caractéristiques techniques homogènes entre le point kilométrique de début et de fin.

Concernant les limitations temporaires de vitesse, l'Autorité rappelle qu'elle souhaite connaître à la fois les limitations temporaires et permanentes de vitesse. Elle s'étonne du fait que le nombre de kilomètres de voies sous ralentissement ait déjà été transmis à l'Autorité par région au titre de la décision de collecte n° 2017-065 mais que SNCF Réseau ne soit pas en mesure de renseigner la localisation de ces km de voies (sous limitation temporaire et/ou permanente). De plus, les limitations temporaires de vitesse pouvant atteindre une durée annuelle, ce type d'information apparaît comme nécessaire pour l'Autorité dans ses missions d'amélioration de la connaissance des conditions de circulations des entreprises ferroviaires sur le RFN.

Concernant les tronçons fermés à la circulation et déclassés, l'Autorité demande que lui soit fournie aux échéances de collecte *a minima* la liste des tronçons concernés ainsi que leur nouveau statut (fermé à la circulation ou déclassé par exemple).

L'Autorité prend note des difficultés rencontrées par SNCF Réseau pour communiquer les caractéristiques du réseau au 15 mars N+1, les informations n'étant remontées des infrapôles qu'à la fin du mois de février. L'Autorité repousse l'échéance de transmission au 30 avril N+1 afin de permettre à SNCF Réseau de consolider et fiabiliser les données transmises.

Enfin, l'Autorité ne comprend pas la raison pour laquelle SNCF Réseau ne souhaite pas transmettre les informations au format SIG, alors qu'il avait été indiqué lors de la réunion du 30 janvier 2019 aux services de l'Arafer la disponibilité de plusieurs informations selon ce format cartographique. Des précisions sont attendues par l'Autorité concernant ce point. Enfin, l'outil GAIASCOPE ne permet pas de procéder à des traitements sur l'ensemble du RFN.

Concernant l'allocation des capacités :

L'Autorité souhaite conserver la différenciation des demandes de sillons en adaptation avant et après J-40 même si le projet APO n'est pas encore opérationnel. Ces informations contribueront à l'évaluation de l'efficacité de l'APO en comparant la situation avant et après la mise en place du nouveau dispositif. Concernant la possibilité d'extractions réalisées par l'Autorité sur l'outil TCAP, l'Autorité souligne, comme elle l'a déjà mentionné à SNCF Réseau, que cet outil lui permet difficilement d'effectuer des extractions sur l'ensemble du RFN et qu'elle préfère donc que des extractions des données sources soient faites par SNCF Réseau.

Concernant la consommation des planches travaux, l'Autorité n'est pas opposée à la fourniture d'indicateurs déjà existants répondant à cette demande, mais exprime ses incertitudes quant à la fiabilité et au périmètre temporel des informations contenues dans l'outil CAPTEUR qui soient pertinentes pour la

demande de l'Autorité. L'Autorité prend également note que ces indicateurs ont vocation à s'améliorer au fil des années. En attendant, l'Autorité souhaite que lui soit également fourni une extraction de l'outil TCAP à la fin de l'HDS afin de mesurer les fenêtres travaux maintenues à la fin de l'horaire de service.

Concernant les demandes de capacité faites pour la LGV SEA au travers des outils de SNCF Réseau, l'Autorité laisse le soin aux deux gestionnaires d'infrastructure de transmettre les informations selon les modalités qu'ils souhaitent. L'Autorité ne voit pas d'inconvénient à ce que SNCF Réseau transmette des extractions brutes des systèmes d'information GESICO et DSDM pour le compte de LISEA dès lors que les demandes faites à LISEA sont identifiables.

3. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX TRAFICS

3.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau propose de ne transmettre dans le cadre de la nouvelle collecte que les extractions brutes (tableau 6.1) et non les tableaux synthétiques (7.1, 7.2, 7.3, 8.1, 7.4), ces premiers permettant à l'Arafer de reconstituer les informations souhaitées.

SNCF Réseau propose d'étudier la possibilité de mettre à disposition des données sur les tonnages utilisés pour la facturation et non plus des tonnages estimés. SNCF Réseau propose également de mettre à disposition la localisation des points de captage en première approche de l'indicateur de mesure de temps de trajets « mesurés » ou « estimés ».

SNCF Réseau souhaite également que la collecte des informations relatives aux circulations se fasse à une seule échéance annuelle et précise que celle-ci pourrait se faire à une date proche de l'échéance proposée du 15 mars N+1.

3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité n'est pas opposée à la transmission à terme de données brutes uniquement, sous réserve que celles-ci permettent de reconstituer les tableaux synthétiques transmis, ce qui n'a pas été le cas en 2017 (des écarts ont été détectés entre les données désagrégées et les données synthétiques fournies). En l'absence d'éléments de compréhension supplémentaires permettant la reconstitution de ces tableaux, l'Autorité préfère maintenir la transmission de tableaux synthétiques.

L'Autorité n'est pas opposée à la limitation à une seule échéance de collecte de ces informations (portée au 15 mars, l'Autorité prenant note de l'alerte de SNCF Réseau sur la disponibilité un peu après le 15 mars de certaines informations). Elle prend également note de la possibilité de mise à disposition, à terme, d'un indicateur plus fiabilisé sur les données de tonnage des circulations.

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

4.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau précise que les indicateurs relatifs à la qualité de service issue du COSAP sont calculés en prenant en compte les trains ayant enregistré un retard de plus de 5 minutes. Le gestionnaire d'infrastructure propose à l'Autorité d'utiliser les extractions brutes issues de Bréhat pour recalculer les indicateurs du COSAP à d'autres seuils.

LISEA souligne que les informations à sa disposition ne permettent par la qualification des incidents d'exploitation selon le triplet Bréhat, et propose de ventiler au mieux les informations dont elle dispose sur les champs demandés.

4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité modifie la décision de collecte relative à la transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure afin d'assurer la cohérence avec les définitions du SAP (seuil de retard à 5 minutes et 0 seconde par année civile).

Dans l'attente d'une intégration de LISEA au COSAP, l'Autorité accepte que LISEA applique ses propres règles de gestion concernant la classification des incidents d'exploitation.

5. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS

5.1. Résumé des contributions

L'AGIFI souligne que les gestionnaires d'infrastructures ne disposent pas de l'ensemble des informations concernant les coûts de la maintenance. Ils signalent que les prestations de maintenance sont entièrement sous-traitées à un opérateur et font l'objet d'un forfait annuel. L'association de gestionnaires d'infrastructures déclare ne pas disposer du détail des charges.

LISEA indique par ailleurs que l'infrastructure dont elle a la gestion constitue un seul et même segment de gestion. Les coûts ne sont pas affectés à une maille géographique plus fine que le périmètre de la ligne SEA. LISEA souligne que le volume d'informations demandées pour les justificatifs de redevances représente un volume conséquent de données. LISEA précise également que la collecte des redevances facturées plutôt que perçues serait plus pertinente.

Concernant les charges liées à la gestion des circulations, SNCF Réseau transmettra les charges géographisées à la maille des établissements en charge de la gestion des circulations ainsi que le total des charges à la maille nationale.

Concernant les charges liées à l'entretien et à la surveillance, SNCF Réseau indique qu'elle continuera de fournir la matrice 10 000 points. Elle propose de transmettre un référentiel des segments de gestion comprenant notamment les points kilométriques de début et de fin de chaque segment. SNCF Réseau indique par ailleurs qu'elle dispose de plus de 150 unités d'œuvre pour l'entretien et propose d'en retenir 9 qu'elle considère comme « dimensionnantes ».

Concernant les investissements, SNCF Réseau propose de fournir la liste des « comptes F ». Chaque projet est associé à une ligne, mais les points kilométriques de début et de fin ne seront pas renseignés. SNCF Réseau indique par ailleurs que l'outil GEREMI contient des informations concernant les points kilométriques, mais ces derniers ne sont pas renseignés de façon exhaustive. SNCF Réseau précise par ailleurs que l'outil GEREMI est utilisé pour détailler les investissements de régénération de voie par catégorie UIC dans le cadre du contrat de performance, mais que la qualité de l'information n'est pas optimale.

5.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

En ce qui concerne la remarque de l'AGIFI sur le fait que les gestionnaires d'infrastructure ne détiendraient pas l'ensemble des informations afférentes aux coûts de la maintenance dans la mesure où les prestations liées à la maintenance seraient sous-traitées, l'Autorité rappelle que la conclusion d'un tel contrat par un gestionnaire d'infrastructure avec un tiers en vue de réaliser des opérations de maintenance est sans incidence sur l'obligation incombant à ce même gestionnaire d'infrastructure de lui transmettre l'intégralité des informations mentionnées au sein de la décision (peu importe qu'un gestionnaire d'infrastructure ait sous-traité à un tiers, ou non, ce type précis d'opération).

Au demeurant, un tel sous-traitant n'entre pas dans le champ d'application de la décision. En effet, conformément à l'article L. 2132-7 du code des transports, le champ d'application de la présente décision concerne les seuls gestionnaires d'infrastructure sur lesquels repose donc l'obligation de transmission des informations. Dans l'hypothèse où un gestionnaire d'infrastructure conclut un contrat de maintenance des lignes, il lui appartient par exemple de prévoir une stipulation imposant au sous-traitant de lui transmettre les données mentionnées au sein de la décision en temps utiles afin qu'il puisse remplir ses obligations vis-à-vis de l'Autorité.

L'Autorité tient à rappeler que les informations financières demandées dans les tables 10.1, 10.2 et 10.3 ont pour objectif de recueillir les charges à une maille géographique la plus fine disponible. Cette maille doit être pertinente pour l'analyse des coûts du réseau. Les coûts qui ne peuvent être rattachés à une portion de réseau peuvent être identifiés comme tels.

Concernant les charges liées à la gestion des circulations, l'Autorité note que SNCF Réseau ne semble pas être en mesure d'identifier géographiquement les charges liées à la gestion de la circulation plus précisément qu'à la maille de l'établissement. L'Autorité souhaiterait que lui soit transmis *a minima* le périmètre de responsabilité retenu par SNCF Réseau des différents établissements (zone géographique précise).

Concernant les charges liées à l'entretien et à la surveillance, l'Autorité souhaite souligner que la transmission de la matrice 10 000 points accompagnée du référentiel des segments de gestion permet de recueillir la plupart des éléments demandés dans le tableau 10.2 de l'annexe à la décision. Concernant les charges par nature, l'Autorité note que ces dernières ne sont pas détaillées par segment de gestion dans la matrice 10 000 points (seul un détail par catégorie UIC est fourni). L'Autorité souhaiterait que lui soit également transmis un détail par nature des charges à la maille du segment de gestion. Par ailleurs, l'Autorité n'est pas opposée à retenir les neuf UOP proposées par SNCF Réseau, mais est en attente d'explications complémentaires et souhaiterait disposer des montants de charges correspondantes. L'Autorité souhaite rappeler que la décision de collecte n'impose pas de retenir certaines unités d'œuvre plutôt que d'autres dès lors que ces dernières sont pertinentes et relativement exhaustives.

Concernant les investissements, l'Autorité s'interroge sur les difficultés liées au suivi géographique fin des investissements dans la mesure où SNCF Réseau réalise chaque année des cartographies relativement

précises concernant ses principaux chantiers et doit être en capacité de le faire. Compte tenu de l'important effort de renouvellement engagé par SNCF Réseau, l'Autorité souhaite que les points kilométriques des voies renouvelées soient transmis même si ces derniers ne sont, dans un premier temps, pas exhaustifs. L'Autorité est ouverte à toute proposition permettant un suivi géographique des efforts d'investissements effectués sur le RFN.

Concernant les montants des redevances issues des prestations minimales et complémentaires, l'Autorité modifie la spécification des redevances « perçues » en redevances « facturées ».