

Contribution des entreprises ferroviaires adhérentes à l'UTP en réponse à la consultation publique de l'ART relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de fret et les autres candidats autorisés

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) remercie l'Autorité d'organiser une consultation relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de fret (ci-après EF). Cette consultation est, en effet, l'occasion de réaliser un retour d'expérience de la collecte actuellement réalisée sur le fondement de la décision n°2017-045.

Question 1- Généralités & définitions

L'Autorité propose des évolutions ayant pour objectif de compléter et simplifier le processus de collecte et notamment de l'harmoniser avec d'autres collectes faites à des fins statistiques. À cette fin, l'Autorité a modifié ou ajouté certains tableaux en annexes, ou précisé la définition de certains indicateurs, en s'appuyant sur des retours d'expérience des collectes. Elle propose notamment de modifier les mailles temporelles de collecte.

a. Les modifications apportées sur les mailles temporelles de collecte (mois en lieu et place du trimestre), posent-elles des difficultés techniques particulières ?

Commentaires UTP :

Les EF de fret adhérentes n'identifient pas toutes des difficultés techniques particulières, si les mailles temporelles de collecte (mois en lieu et place du trimestre) devaient être modifiées. Certaines d'entre elles observent cependant que toutes les informations ne sont pas toutes immédiatement disponibles et nécessiteront au préalable de réaliser des consolidations dans leur système d'informations (cf. questions suivantes).

Toutes les EF de fret sont, en revanche, unanimes à souligner que la situation de référence, en vigueur, a constitué un engagement fort de moyens de leur part pour se conformer à la décision n°2017-045.

L'exigence d'une granularité plus fine de collecte nécessiterait, à nouveau, un investissement financier, technique et humain important, sans certitude qu'elles pourront se conformer de façon exhaustive et complète aux évolutions proposées. Dans le contexte actuel, les EF de fret rappellent qu'elles sont actuellement et durablement impactées par la crise sanitaire. Le redressement et le maintien de l'exploitation sont, actuellement, au cœur des priorités économiques des EF. La transmission d'informations à une maille mensuelle, au lieu de trimestrielle, serait de nature à accroître les ressources humaines, informatiques et techniques à engager, dans un travail non productif.

Plus largement, elles s'interrogent sur la proportionnalité des informations à transmettre à une maille mensuelle au regard des moyens à engager et de leur finalité. Elles souhaiteraient disposer de plus amples précisions sur l'utilité pour l'ART de disposer d'une maille temporelle plus fine.

b. Les définitions proposées par l'Autorité en onglet 1 de l'annexe vous permettent-elles d'identifier avec précision les informations à transmettre ? Dans le cas contraire, pourriez-vous fournir des propositions de définitions alternatives, assorties au besoin d'exemples concrets.

Commentaires UTP :

Les EF de fret n'identifient pas d'évolutions majeures par rapport à la situation actuelle. En matière de retour d'expérience, certaines EF de fret rappellent que le libellé code gare UIC aux frontières demeure problématique. En effet, il serait souhaitable que soit précisé si le code gare demandé est celui du passage frontière ou celui du point origine ou de destination finale de la circulation.

Question 2 - Informations concernant les services de transport de marchandises et les autres activités de transport ferroviaire

a) L'ajout et le passage de certains indicateurs à une maille de collecte mensuelle posent-ils des difficultés techniques particulières ?

Commentaires UTP :

Cf. question 1a et les commentaires ci-après.

b) Pour le trafic dit « non-commercial » pouvez-vous préciser les catégories de trafic qui vous semblent appropriées (trains d'acheminement de matière sur chantier par exemple) ?

Commentaires UTP :

La frontière entre le trafic commercial et le trafic non-commercial¹ peut effectivement être source de divergence d'interprétation.

Par exemple, un retour à vide après une livraison constitue-t-il un trafic commercial ou non-commercial ? De même, l'acheminement des wagons ou la reprise de wagons ou de voitures dans un atelier, comme la situation des trains de travaux pouvant le cas échéant être rattachés à un contrat commercial, seraient des situations à préciser.

¹ La définition d'un trafic non-commercial : « Trafic correspondant à une circulation non rattachée à un contrat commercial (haut-le-pied, W, circulations techniques, autre) » devrait être précisée.

c) La transmission du nombre d'unités de transport intermodal à une maille mensuelle pose-t-elle des difficultés techniques particulières ?

Commentaires UTP :

La transmission du nombre d'UTI à la maille mensuelle n'est pas une information disponible en l'état. Cela nécessiterait d'importants retraitements internes, non productifs et coûteux. La granularité semble disproportionnée, les EF de fret s'interrogent sur la justification, la finalité et l'apport de cette exigence nouvelle.

d) La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle d'autres remarques de votre part ?

Commentaires UTP :

Confère réponse UTP ci-après à propos de l'information à une maille mensuelle relative aux recettes issues des trafics, particulièrement pour les circulations internationales.

Question 3 - Informations relatives aux résultats économiques et financiers des entreprises ferroviaires de marchandises et des opérateurs de transport combiné

La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle d'autres remarques de votre part ?

Commentaires UTP :

Les EF souhaiteraient comprendre l'utilité de cette collecte, s'agissant d'une information sensible. L'information relative à la part d'activité sur le RFN pour les recettes issues des trafics, est une information, a fortiori à une maille mensuelle, particulièrement problématique pour les circulations internationales. La granularité exigée impliquerait de nombreux enjeux de consolidations dans les systèmes d'informations des EF de fret.

S'agissant d'un retour d'exploitation de la collecte actuellement réalisée auprès des EF de fret, certaines EF rappellent qu'elles ont des difficultés à transmettre le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes des entreprises accompagné des comptes annuels complets dans les délais impartis. En effet, si les comptes annuels sont généralement finalisés à la période demandée, ils n'ont pas encore été validés en Assemblée générale qui se déroule en général en fin d'année.

Les EF souhaiteraient que la DGITM et l'ART se coordonnent en matière de collecte de données afin que les données à transmettre soient identiques (type d'indicateur, format...). Des incohérences sont actuellement observées sur les tonnages transportés ainsi que sur les codes UIC.

Question 4 – format des données collectées

Seriez-vous favorable à la mise en place d'une plateforme de ce type ? Identifiez-vous des contraintes ou fonctionnalités nécessaires à l'utilisation d'une collecte via formulaire en lieu et place du format d'annexe Excel actuellement proposé ? Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions.

Commentaires UTP :

Les modalités actuelles de collecte conviennent (fichier excel). Par principe, les EF de fret ne sont pas opposées à la mise en place d'une plateforme internet de collecte, telle qu'exposée brièvement dans le projet.

Elles estiment toutefois que de plus amples informations seront nécessaires au préalable tenant :

- à la sécurisation des informations transmises et la protection des secrets d'affaires ;
- aux moyens mis en place au sein de l'ART (formations, SAV) pour déployer une telle plateforme ;
- et à l'appréhension des impacts internes pour chaque EF. Les EF de fret rappellent que la situation de référence, en vigueur, a constitué un engagement fort de moyens de leur part pour se conformer à la décision n°2017-045.

Question 5 – Utilisation des données collectées

L'utilisation qui sera faite des informations collectées par l'Autorité appelle-t-elle 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.

Commentaires UTP :

L'UTP réitère les points d'attention précédemment formulés lors de la consultation sur la décision n°2017-045, non pris en compte, afin que de plus amples dispositions concernant le traitement et l'utilisation des données collectées soient prévues, pour assurer une protection efficace des informations transmises par les EF, particulièrement celles couvertes par les secrets protégés par la loi, tel que le secret industriel et commercial.

Les EF redoutent, en effet, qu'une maîtrise insuffisante de la confidentialité des données transmises à l'ART soit particulièrement préjudiciable au secteur.

En effet, la procédure spécifique de demande de protection au titre du secret des affaires prévue par les articles 11 et 12 du règlement intérieur de l'ART² (consacrée aux décisions de règlements de différends, aux sanctions, aux avis et aux décisions individuelles) ne semble pas applicable dans le cadre de la présente décision.

² [Décision n° 2020-005 du 16 janvier 2020 portant adoption du règlement intérieur de l'Autorité de régulation des transports.](#)

Quand bien même elle le serait, les deux articles précités du règlement intérieur n'apportent pas une protection suffisante, l'ART ne s'estimant pas liée par une demande de protection et ne permettant pas un recours effectif avant toute publication.

Compte tenu du caractère très sensible des données demandées et des dispositions du règlement intérieur en vigueur, **les EF estiment que l'ART ne propose pas un cadre suffisant pour garantir une utilisation des données respectant les secrets protégés par la loi.**

Cette absence de garantie par l'ART est d'autant plus préoccupante que :

- les EF de fret doivent déjà faire face à une concurrence modale forte. Cette concurrence est encore avivée par la crise sanitaire.
- **la publication des données est irréversible et peut entraîner des conséquences dommageables. Une erreur de publication des données ou une publication non conforme aux souhaits d'occultation émanant d'une EF ne peut être réparée.** Elle peut conduire à la perte du savoir-faire des entreprises et à la diffusion de données à caractère stratégique, au profit de leurs concurrents qui peuvent se l'accaparer gratuitement.

La publication des données demande en outre **une assurance particulière en matière de publication agrégée des informations publiées et/ou communiquées.** Les usages définis par l'INSEE et le Centre National de l'Information Statistique (CNIS) en matière de statistique publique prévoient que seules les statistiques agréant les données de plus de trois entreprises et dont moins de 85% du total est représenté par une seule entreprise, peuvent être publiées. L'UTP demande en conséquence que **cet usage, que l'ART a indiqué appliquer, figure expressément dans la décision**, de manière à rendre impossible l'identification individuelle des entreprises ferroviaires concernées, sur certains segments de marché.

En l'état, les précisions liées à l'utilisation des données semblent trop peu exhaustives et protectrices des intérêts des entreprises ferroviaires.

L'ART écrit notamment : « *Ces indicateurs pourront, par exemple, rendre compte du chiffre d'affaires global du marché, du volume de trafic, du volume de tonnes transportées et, le cas échéant, de l'intensité concurrentielle.* ». Les EF aimeraient avoir la certitude que ces données seront systématiquement anonymisées et qu'elles ne pourront pas être exploitées à titre individuel mais globalement.

Enfin, l'UTP demande que les services de l'Autorité autres que l'Observatoire des marchés n'aient pas accès aux informations collectées auprès des EF dans le cadre de la présente décision, compte tenu de la base juridique de la collecte régulière d'informations prédéfinies auprès des EF sur le fondement de l'article L. 2132-7 du Code des transports.

De la même manière, il conviendrait également que **les éléments d'information cités dans les diverses communications de l'ART** (rapports, déclarations publiques, travaux scientifiques et autres manifestations publiques tels que prévus au point 36 du projet, **se limitent à ceux publiés par l'Observatoire** dans le respect des règles de statistique publique.

Pour rappel, les données collectées ne peuvent être utilisées dans le cadre de procédures de règlements de différend, pas plus que dans le cadre de procédures de sanctions.

L'UTP souhaite rappeler également que toute information obtenue par l'ART auprès de tiers (Gestionnaires d'infrastructure, exploitants d'installation de service et administrations telles que le SoeS et l'AQST...) relative à une EF et qui aurait fait l'objet d'une demande de protection au titre du secret industriel et commercial notamment conserve son caractère confidentiel et doit être protégée à ce titre par l'ART.

Plus largement, l'UTP estime, compte tenu de la situation sanitaire et des incidences durables pour l'activité des EF, les évolutions que l'ART souhaiterait apporter au processus de collecte auprès des EF seraient de nature à faire peser de nouvelles contraintes auprès d'elles, susceptibles de les désavantager encore vis-à-vis des autres modes de transport.