

Avis n° 2014-026 du 27 novembre 2014

sur le projet de décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires,

Vu la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012, établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte des directives 91/440/CE, 95/18/CE et 2001/14/CE) ;

Vu le code des transports ;

Vu la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire ;

Vu le décret n° 2007-611 du 26 avril 2007 relatif à l'exercice d'activités privées par des fonctionnaires ou agents non titulaires ayant cessé temporairement ou définitivement leurs fonctions et à la commission de déontologie ;

Vu le décret n° 2012-70 du 22 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 2011-014 de l'Autorité du 15 juin 2011 sur le projet de décret relatif aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 11-A-15 de l'Autorité de la concurrence du 29 septembre 2011 sur un projet de décret relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire ;

Vu l'avis n° 13-A-14 de l'Autorité de la concurrence du 4 octobre 2013 relatif au projet de loi portant réforme ferroviaire ;

Vu la saisine pour avis du directeur général des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie en date du 13 octobre 2014 ;

Vu les contributions reçues dans le cadre de la consultation publique ouverte par l'Autorité du 20 octobre au 7 novembre 2014 ;

Après en avoir délibéré le 27 novembre 2014 ;

Est d'avis de répondre à la demande présentée dans le sens des observations suivantes :

I. Contexte

I.1 Par courrier en date du 13 octobre 2014, le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie a saisi, en application de l'article L. 2133-8 du code des transports, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ci-après « l'Autorité ») d'une demande d'avis sur un projet de décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire.

I.2 Le projet de décret soumis pour avis à l'Autorité est pris en application des articles 6 et 12 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire. Il précise les modalités de mise en œuvre de l'article L. 2122-4-1 du code des transports, qui étend l'application de l'article 226-13 du code pénal « à la divulgation, à toute personne étrangère aux services du gestionnaire d'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure, d'informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi ».

I.3 Dans le contexte de la réintégration verticale de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation, l'insertion de cette disposition dans le code des transports vise à renforcer la protection des informations confidentielles communiquées au gestionnaire de l'infrastructure pour l'exercice de ses missions. Cet objectif est crucial car la divulgation, par le gestionnaire de l'infrastructure, d'informations commercialement sensibles à des entreprises ferroviaires est susceptible de fausser le jeu de la concurrence sur le marché, comme l'a souligné à plusieurs reprises l'Autorité.

I.4 S'agissant par exemple de la plateforme de services aux entreprises ferroviaires (PSEF), qui centralise les demandes d'accès aux gares de voyageurs et aux services qui y sont fournis, l'Autorité avait ainsi relevé que « le rôle confié à la PSEF pose problème quant à la confidentialité des données qui transitent par elle et à la mise en œuvre des dispositions de l'article 10 du décret n° 2012-070 ». L'Autorité avait en effet pu constater « que cette situation nourrit la suspicion des tiers quant à de possibles discriminations ou comportements anti-concurrentiels »¹. Aussi l'Autorité avait-elle mis en demeure SNCF en tant que gestionnaire d'installations de service de préciser les conditions de mise en œuvre du dispositif de contrôle de la confidentialité prévu par l'article 10 du décret n° 2012-70 en identifiant plus clairement les détenteurs d'informations sensibles, en définissant les mesures de sensibilisation prises à destination de ses agents et en détaillant les mesures de contrôle interne de la circulation des informations confidentielles entre les différents services².

I.5 A l'aune de la décision récente de sanctions prononcée par l'Autorité de la concurrence à l'encontre de Fret SNCF³ pour avoir utilisé, à des fins commerciales, des informations confidentielles obtenues dans le cadre de sa mission de gestion déléguée des infrastructures, les risques d'entrave au développement de la concurrence associés à la détention par une entreprise ferroviaire d'informations relatives aux missions essentielles du gestionnaire d'infrastructure ne sont pas que théoriques. Le projet de décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire soumis à l'avis de l'Autorité appelle donc la plus grande vigilance.

¹ Avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires n° 2012-025 du 14 novembre 2012 relatif au projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2014, pt II-5.

² Décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires n° 2013-007 portant mise en demeure de la SNCF pour non-respect de ses obligations de gestionnaire d'infrastructure d'approvisionnement en combustible, en sable et de gestionnaire de passerelles de visite de toiture, pts III.20 et s. et n° 2014-010 du 15 juillet 2014 portant mise en demeure de la SNCF pour non-respect de ses obligations de gestionnaire de terminaux de marchandises, pts 58-74.

³ Décision de l'Autorité de la concurrence n° 12-D-25 du 18 décembre 2012 relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport ferroviaire de marchandises, voir en particulier les paragraphes 355 à 387. V. égal. CA Paris, 6 novembre 2014, RG n° 2013/01128, grief n° 2.

I.6 L'Autorité a soumis le projet de décret à une consultation publique ouverte à l'ensemble des acteurs du secteur du 20 octobre au 7 novembre 2014, et ce en concertation avec l'Autorité de la concurrence. Au total, l'Autorité a reçu les contributions écrites des parties prenantes suivantes :

- L'association des trains touristiques du centre Var ;
- La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) ;
- UNSA Ferroviaire ;
- Transdev ;
- Le syndicat des transports d'Ile de France (STIF) ;
- Lisea ;
- L'Union des transports publics et ferroviaires (UTP).

II. Analyse du projet de décret

II.1 Le projet de décret définit tout d'abord les informations dont la divulgation à toute personne étrangère aux services du gestionnaire de l'infrastructure responsables de la répartition des capacités et de la tarification de l'infrastructure ferroviaire peut faire l'objet de sanctions pénales (articles 1 à 3).

II.2 Le projet de décret précise ensuite les modalités de protection, par le gestionnaire de l'infrastructure, de la confidentialité des informations qui lui sont confiées dans le cadre de l'exercice de ses missions (articles 4 et 5).

II.3 Il détaille enfin la composition et les modalités de fonctionnement de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire prévue à l'article L. 2111-16-2 du code des transports (articles 6 et 7).

II.4 Conformément à l'article L. 2131-3 du code des transports, l'Autorité « *assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire* ». En particulier, elle veille « *à ce que les conditions d'accès au réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires n'entravent pas le développement de la concurrence* ».

II.5 En outre, le projet de décret doit être examiné au regard du droit de l'Union européenne, en particulier des objectifs de la directive 2012/34/UE, dont la transposition doit être achevée en droit français avant le 16 juin 2015. Il résulte notamment de l'article 7 de la directive qu'au sein d'une structure verticalement intégrée, l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure suppose que certaines garanties soient mises en place. Conformément à la position de la Cour de justice de l'Union européenne, les entités en charge des fonctions essentielles (répartition et attribution de sillons, tarification de l'accès à l'infrastructure) doivent être indépendantes sur les plans juridique, organisationnel et décisionnel de toute entreprise de transport.

II.6 Au regard de ces principes, certaines dispositions du présent projet de décret doivent être modifiées, s'agissant tant de la protection de la confidentialité des informations commercialement sensibles (1°) que du fonctionnement de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire (2°).

II.7 À titre liminaire, l'Autorité constate que le projet de décret aborde la question de la protection des informations confidentielles détenues par le gestionnaire de l'infrastructure. Par conséquent, le titre du projet de décret devrait être modifié ainsi : « *décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire et à la confidentialité des données commerciales des demandeurs ou bénéficiaires de sillons* ».

1. La protection de la confidentialité des informations commercialement sensibles

II.8 L'article 2 du projet de décret définit les cas où les services du gestionnaire de l'infrastructure en charge de la répartition des capacités ou de la tarification de l'infrastructure peuvent, dans des conditions qui seront fixées par le plan de gestion des informations confidentielles visé à l'article 4, communiquer les informations dont ils disposent.

II.9 De manière générale, les motifs justifiant la communication d'informations confidentielles doivent être précisément définis.

II.10 Plus spécifiquement, le point c) de l'article 2, qui prévoit la possibilité de divulguer des informations confidentielles lorsque cela « *est nécessaire pour la gestion opérationnelle du trafic et des circulations, y compris pour la gestion des situations perturbées, l'information visuelle et sonore des voyageurs dans les gares, la mise en œuvre des mesures de protection en cas de menace grave et immédiate pour la sécurité des personnes et des biens ou pour la sécurité et la sûreté du réseau ferroviaire* », autorise notamment la communication d'informations confidentielles à SNCF ou à SNCF Mobilités. La notion de « *gestion opérationnelle du trafic et des circulations* » pourrait en effet faire l'objet d'une interprétation large conduisant à la diffusion inappropriée d'informations sensibles.

II.11 Ce risque de communication d'informations confidentielles à SNCF et à SNCF Mobilités aurait pu être évité si la gestion des situations perturbées et, plus largement, des situations de crise, la gestion des gares ou la protection des personnes et des biens sur le réseau ferré national avaient été confiées par la loi à SNCF Réseau. En l'absence d'une telle répartition des responsabilités, l'Autorité recommande, premièrement, que la notion de « *gestion opérationnelle du trafic et des circulations* » soit précisément définie afin que ne soit pas autorisée trop largement la divulgation d'informations confidentielles. Deuxièmement, elle préconise que la communication d'informations confidentielles soit strictement limitée aux cas où elle est indispensable et non pas seulement « *nécessaire* » ; elle recommande donc de remplacer, dans les articles 2. c), 2. d) et 2. e), l'adjectif « *nécessaire* » par l'adjectif « *indispensable* ».

II.12 Le projet de décret prévoit également, au point d) de l'article 2, la communication d'informations nécessaires au bon fonctionnement des autres services du gestionnaire de l'infrastructure. Or, s'il paraît effectivement nécessaire au bon fonctionnement global du gestionnaire de l'infrastructure que ses services puissent échanger des informations de nature confidentielle⁴, il est nécessaire que le plan de gestion des informations confidentielles prévu à l'article 4 du projet de décret liste les cas précis où la communication d'informations confidentielles est autorisée.

II.13 L'article 2. e) du projet de décret ouvre la possibilité de divulguer des informations commercialement sensibles si elles sont nécessaires aux autres gestionnaires d'infrastructure français ou étrangers ou aux exploitants d'installations de service français ou étrangers dans le cadre de l'exercice de leurs missions ou dans le cadre des obligations de coopération prévues par des dispositions législatives et des textes réglementaires.

II.14 Or, l'autorisation de transmettre des informations sensibles nécessaires à l'activité d'autres exploitants d'installations de service français ou étrangers non indépendants des activités de transport ferroviaire comporte un risque pour le bon fonctionnement de la concurrence entre les entreprises ferroviaires. En effet, en France par exemple, SNCF Mobilités demeure l'exploitant d'installations de service comme les gares de voyageurs ou les centres d'entretien et de maintenance du matériel roulant. En l'état, le projet de décret permettrait donc la divulgation d'informations commercialement sensibles à SNCF Mobilités, ce qui pourrait lui procurer un avantage sur ses concurrents. Il convient donc de modifier le point e) afin d'exclure toute communication d'informations confidentielles à une entreprise ferroviaire exerçant également, directement ou par l'intermédiaire de ses filiales, une activité de gestionnaire d'infrastructure.

⁴ La communication du planning des sillons est par exemple nécessaire pour l'organisation des travaux.

II.15 En outre, la transmission d'informations aux gestionnaires d'infrastructure étrangers doit être traitée dans le cadre de la collaboration entre gestionnaires d'infrastructure, qui doit être mise en place afin de respecter les articles 37 et 40 de la directive 2012/34/UE. L'Autorité propose au surplus que la coopération de SNCF Réseau en matière de communication d'informations confidentielles ne puisse se faire qu'à destination des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires (infrastructure ferroviaire comme installations de service) indépendants des opérateurs de transport ferroviaire au sens de la directive n°2012/34/UE.

II.16 L'article 3 du projet de décret permet aux services du gestionnaire de l'infrastructure de communiquer, dans des conditions fixées par le plan de gestion des informations confidentielles visé à l'article 4, les informations individuelles communiquées par un demandeur ou un bénéficiaire de sillon, dès lors que celles-ci sont « *agrégées ou transformées* ». Cette faculté est laissée à la seule appréciation des services du gestionnaire de l'infrastructure. L'Autorité suggère d'obtenir l'accord de la entreprise ferroviaire avant toute diffusion, sous une forme agrégée ou transformée, de données la concernant. Par ailleurs, les méthodes utilisées pour réaliser l'agrégation ou la transformation des informations confidentielles doivent être précisées, afin que cette procédure assure effectivement l'absence d'identification de l'opérateur à laquelle les informations confidentielles se rapportent.

2. Le plan de gestion des informations confidentielles de SNCF Réseau

II.17 L'article 4 du projet de décret prévoit l'établissement par le gestionnaire de l'infrastructure d'un plan de gestion des informations confidentielles. Ce plan, soumis à l'avis conforme de l'Autorité, décrit les informations confidentielles dont dispose le gestionnaire de l'infrastructure et précise leurs conditions d'utilisation et de communication.

II.18 La mise en place d'un plan de gestion des informations confidentielles constitue une garantie importante contre les risques liés à la diffusion d'informations sensibles.

II.19 L'article 4 doit cependant préciser de manière plus détaillée le contenu du plan de gestion qui sera soumis pour avis à l'Autorité. Le projet devrait en outre prévoir les modalités de saisine de l'Autorité en cas de modification substantielle du contenu du plan. Enfin, le décret doit prévoir que l'Autorité est associée à l'élaboration du plan de gestion qui lui sera soumis pour avis afin d'en accélérer l'entrée en vigueur.

II.20 Le plan de gestion doit être accompagné d'un dispositif de contrôle inspiré de celui prévu pour les installations de service dans le décret n° 2012-70 tel qu'interprété par l'Autorité dans ses décisions et avis⁵. L'Autorité demande que la procédure d'audit interne de ce contrôle soit expressément prévue par le projet de décret pour être intégrée dans le dispositif de contrôle.

II.21 L'article 5 du projet prévoit que les règles de protection de la confidentialité des informations sont portées à la connaissance du personnel du gestionnaire de l'infrastructure « *par les contrats qui les lient au gestionnaire de l'infrastructure ou par tout autre moyen* ». L'Autorité estime que cette formulation doit être précisée, les règles de protection de la confidentialité des informations devant être portées à la connaissance des personnes concernées par des moyens clairement identifiés. Dès lors, l'Autorité suggère la suppression des termes « *ou par tout autre moyen* », pour le remplacer par « *ou par tout document signé du salarié et conservé dans son dossier personnel* ».

⁵ Avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires n° 2013-002 du 30 janvier 2013 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2014, pt IV. 15 ; Décision de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires n° 2014-010 du 15 juillet 2014 portant mise en demeure de la SNCF pour non-respect de ses obligations de gestionnaire de terminaux de marchandises, pts 67-74.

3. Les missions et le fonctionnement de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire

II.22 L'Autorité souligne que, dans l'intervalle de temps entre la date de promulgation de la loi et la date de mise en place effective de la commission de déontologie telle que prévue dans le projet de décret, de nombreuses mobilités internes des personnels du groupe auront déjà eu lieu, si elles ne sont pas déjà engagées. Pour ces personnels, les garanties en termes de préservation des informations confidentielles que doit permettre la mise en place de la commission de déontologie apparaissent limitées. Les risques tenant à la divulgation d'informations confidentielles sont pourtant avérés.

II.23 Aussi, pour l'avenir, l'Autorité souhaite-t-elle que la commission de déontologie soit en mesure de prévenir les risques tenant à la divulgation d'informations confidentielles détenues par les salariés de SNCF Mobilités.

II.24 S'agissant, en premier lieu, de la composition de la commission de déontologie, l'Autorité comprend l'intérêt d'avoir un représentant des entreprises ferroviaires afin notamment de représenter un intérêt minoritaire permettant d'éclairer les délibérations de la commission de déontologie par ses connaissances des activités de transport ferroviaire. Cependant, la présence d'un représentant des entreprises ferroviaires dont le mode de nomination n'est pas précisé, et qui pourrait, dans ces conditions, dépendre du seul choix du principal opérateur de transport sur le réseau, SNCF Mobilités, fait courir des risques de conflit d'intérêts.

II.25 Par conséquent, le représentant des entreprises ferroviaires doit être remplacé par un représentant de la direction de SNCF Réseau.

II.26 Compte tenu des propositions de l'Autorité visant à exclure l'intervention d'un dirigeant de SNCF Réseau préalablement à la saisine de la commission de déontologie (cf. *infra* § II.32), la présence d'un représentant de la direction de SNCF Réseau au sein de la commission est nécessaire. En effet, le représentant de la direction de SNCF Réseau représente des intérêts différents du représentant des salariés de SNCF Réseau et permet à la direction de SNCF Réseau d'exprimer sa position, non plus préalablement à la saisine de la commission, mais lors du délibéré de cette dernière.

II.27 S'agissant, en deuxième lieu, des salariés soumis au contrôle de la commission de déontologie, le projet de décret prévoit la consultation de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire lorsque certains membres de SNCF Réseau souhaitent exercer, dans un délai de trois ans à compter de la cessation de leurs fonctions, des activités pour le compte d'une entreprise exerçant, directement ou par l'intermédiaire d'une de ses filiales, une activité d'entreprise ferroviaire ou pour le compte d'une entreprise filiale d'une entreprise exerçant une activité d'entreprise ferroviaire. Cette règle s'applique :

- au président du conseil d'administration de SNCF Réseau ;
- à un dirigeant de SNCF Réseau chargé de missions liées à l'accès à l'infrastructure du réseau ferré national, en particulier la répartition des capacités et la tarification de l'infrastructure ;
- à un membre du personnel de SNCF Réseau ayant eu à connaître, dans l'exercice de ses fonctions, d'informations confidentielles.

II.28 Tout d'abord, l'article L. 2111-16-2 du code des transports prévoit que la commission de déontologie ne peut être saisie que du cas des dirigeants de SNCF Réseau chargés de missions de répartition des capacités ou de tarification de l'infrastructure (fonctions essentielles). La loi aurait pu élargir la saisine à l'ensemble des dirigeants de SNCF Réseau et non pas aux seuls dirigeants en charge des fonctions essentielles. En effet, si l'on admet pour des raisons évidentes d'efficacité du gestionnaire de l'infrastructure que certaines informations confidentielles nécessaires au bon fonctionnement de ses autres services puissent être communiquées en interne à SNCF Réseau, il devient indispensable d'étendre l'obligation de saisine de la commission à l'ensemble des dirigeants et salariés de SNCF Réseau et non pas aux seuls dirigeants en charge des fonctions essentielles.

II.29 En outre, la loi aurait dû étendre la saisine de la commission de déontologie aux cas des dirigeants et du personnel de SNCF, de SNCF Mobilités ou de tout autre entreprise exerçant des activités de services de transport ferroviaire qui souhaiteraient rejoindre SNCF Réseau. Dans cette hypothèse en effet, l'agent ayant antérieurement exercé des fonctions au sein d'une entreprise ferroviaire pourrait être conduit à favoriser cette entreprise dans le cadre des missions qu'il serait amené à exercer au sein du gestionnaire de l'infrastructure. L'intervention préalable de la commission de déontologie permettrait de prévenir efficacement ces risques.

II.30 En troisième lieu, les articles 6 et 7 du projet de décret soumis à l'avis de l'Autorité précisent la composition de la commission de déontologie et ses règles de fonctionnement. Ces règles s'inspirent de celles applicables à la commission de déontologie de la fonction publique, prévues par le décret n° 2007-611 du 26 avril 2007 susvisé. Plusieurs modifications devraient être apportées au projet.

II.31 Tout d'abord, si la saisine de la commission est automatique pour le président du conseil d'administration de SNCF Réseau et pour les dirigeants de SNCF Réseau en charge des fonctions essentielles, elle ne l'est pas pour les membres du personnel de SNCF Réseau ayant eu à connaître, au cours de leurs fonctions, d'informations confidentielles. Dans cette dernière hypothèse, le président du conseil d'administration de SNCF Réseau dispose du pouvoir discrétionnaire de saisir ou non la commission de déontologie. L'Autorité demande que la saisine de la commission de déontologie soit, dans tous les cas, automatique. Concernant spécifiquement le cas des salariés de SNCF Réseau, la commission de déontologie pourrait apprécier elle-même s'il est opportun d'émettre un avis sur le cas qui lui est soumis. Le président de SNCF Réseau serait informé par le secrétariat de la saisine de la commission par un dirigeant ou un salarié de son établissement.

II.32 L'article 7 du projet prévoit en outre la possibilité pour la commission d'entendre la personne concernée uniquement dans l'hypothèse où elle envisage de rendre un avis défavorable. Il conviendrait de modifier cette disposition pour permettre à la commission de déontologie d'entendre l'intéressé soit à sa demande, soit sur convocation.

II.33 L'Autorité suggère enfin de permettre à la commission de déontologie, lorsqu'elle l'estime nécessaire, de proroger le délai de traitement d'un mois supplémentaire. Cette faculté, qui permet un meilleur traitement des dossiers, est prévue à l'article 12 du décret n° 2007-611 du 26 avril 2007 susvisé.

II.34 Si elle devait ne pas être suivie dans ses précédentes recommandations s'agissant en particulier de la saisine préalable obligatoire du secrétariat de la commission de déontologie, l'Autorité propose que le décret prévoie la faculté pour la commission de déontologie de s'autosaisir de tous les cas pouvant entrer dans son champ de compétence.

III. Conclusion

L'Autorité émet un avis favorable sur le projet de décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire, sous réserve que :

- la définition des informations confidentielles soit précisée ;
- le contrôle de la circulation des informations confidentielles au sein de SNCF Réseau soit renforcé ;
- le rôle et le fonctionnement de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire soient améliorés.

Une synthèse des recommandations formulées par l'Autorité figure en annexe.

Le présent avis sera transmis au directeur général des infrastructures, des transports et de la mer du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et publié sur le site Internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis à l'unanimité le 27 novembre 2014.

Présents : Monsieur Pierre Cardo, président ; Madame Anne Yvrande-Billon, vice-présidente ; Madame Anne Bolliet et Messieurs Jean-François Bénard, Nicolas Machtou et Michel Savy, membres du collège.

Le Président

Pierre Cardo

ANNEXE : TABLEAU DE SYNTHÈSE DES RECOMMANDATIONS

Axes d'amélioration	Recommandations
<p style="text-align: center;">Préciser la définition des informations confidentielles pouvant être diffusées</p>	<p>Recommandation n° 1 : Intituler ainsi le décret : « <i>Décret portant diverses dispositions relatives à l'indépendance des fonctions de répartition des capacités et de tarification de l'infrastructure ferroviaire et à la confidentialité des données commerciales des demandeurs ou bénéficiaires de sillons</i> ».</p> <p>Recommandation n° 2 : Clarifier les dispositions de l'article 2 définissant les cas où les services du gestionnaire d'infrastructure peuvent communiquer les informations dont ils disposent.</p> <p>2.1 Préciser la notion de « <i>gestion opérationnelle du trafic et des circulations</i> » mentionnée au point c).</p> <p>2.2 Permettre la communication d'informations confidentielles prévue aux points c), d) et e) uniquement lorsqu'elle est indispensable.</p> <p>2.3 Détailler dans le plan de gestion des informations confidentielles les cas où la communication d'informations confidentielles en application de l'article 2 est autorisée.</p> <p>2.4 Modifier le point e) afin d'exclure toute communication d'informations confidentielles à une entreprise ferroviaire exerçant, directement ou par l'intermédiaire de ses filiales, une activité de gestionnaire d'infrastructure.</p> <p>Recommandation n° 3 : Clarifier l'article 3 du décret permettant la diffusion d'informations confidentielles communiquées par un demandeur ou un bénéficiaire de sillon sous une forme « agrégée ou transformée »</p> <p>3.1 Obtenir l'accord du demandeur ou du bénéficiaire de sillon avant toute diffusion, sous forme agrégée ou transformée, d'informations le concernant.</p> <p>3.2 Préciser les méthodes utilisées pour agréger ou transformer les informations confidentielles.</p>
<p style="text-align: center;">Améliorer le contrôle de la circulation des informations confidentielles au sein de SNCF Réseau</p>	<p>Recommandation n° 4 : Garantir l'efficacité du contrôle opéré par l'Autorité sur le plan de gestion des informations confidentielles</p> <p>4.1 Définir plus précisément le contenu du plan de gestion des informations confidentielles.</p> <p>4.2 Prévoir une nouvelle saisine pour avis de l'Autorité en cas de modification substantielle du contenu du plan de gestion des informations confidentielles.</p> <p>4.3 Associer l'Autorité à l'élaboration du plan de gestion des informations confidentielles qui lui sera soumis pour avis</p> <p>4.4 Joindre au plan de gestion des informations confidentielles un dispositif de contrôle de la confidentialité similaire à celui prévu pour les installations de service à l'article 10 du décret n° 2012-70.</p> <p>Recommandation n° 5 : Modifier l'article 5 du décret en remplaçant les termes « ou par tout autre moyen » par les termes « ou par tout document signé du salarié et conservé dans son dossier personnel ».</p>
<p style="text-align: center;">Renforcer le rôle de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire et en améliorer le fonctionnement</p>	<p>Recommandation n° 6 : Modifier la composition de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire en remplaçant le représentant des entreprises ferroviaires par un représentant de la direction de SNCF Réseau.</p> <p>Recommandation n° 7 : Prévoir la saisine automatique de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire dans tous les cas visés au premier alinéa de l'article L. 2111-16-2 du code des transports.</p>

	<p>Recommandation n° 8 : Améliorer le fonctionnement de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire</p> <p>8.1 Permettre à la commission de déontologie d'auditionner l'intéressé soit sur demande, soit sur convocation.</p> <p>8.2 Permettre à la commission de déontologie, lorsqu'elle l'estime nécessaire, de proroger le délai de traitement du dossier d'un mois supplémentaire.</p> <p>8.3 Permettre à la commission de déontologie de s'autosaisir pour tous les cas relevant de sa compétence.</p>
--	--