Synthèse de la consultation publique

Sur le projet de décision relative à la transmission d'informations complémentaires relatives au secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes

L'Autorité a reçu six contributions provenant de l'ARF, AGIR, Eurolines, la FNTV, Ouibus, et de l'UTP, dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 13 avril au 4 mai 2016 sur son projet de décision de collecte d'informations auprès des services réguliers interurbains de transport routier de personnes.

Cette synthèse des réponses reçues reprend les thématiques les plus abordées par les contributeurs et présente la façon dont ces contributions ont été prises en compte dans la décision n°2016-077 du 25 mai 2016 de l'Autorité.

1. MISSIONS ET OBJECTIFS POURSUIVIS PAR L'AUTORITÉ 2

2. POUVOIRS DE L'AUTORITÉ EN MATIÈRE DE RECUEIL D'INFORMATIONS 3

3. PÉRIMÈTRE DE LA COLLECTE D'INFORMATIONS 4

4. NATURE DES DONNÉES À COLLECTER 5

4.1. Informations concernant les zones desservies et les services délivrés 5

4.2. Informations concernant la fréquentation 6

4.3. Informations concernant la qualité de service 7

4.4. Informations économiques, financières et sociales 8

5. FRÉQUENCE DE LA COLLECTE D'INFORMATIONS 9

6. UTILISATION DES DONNÉES COLLECTÉES 10

1. SUR LE DIMENSIONNEMENT DE LA COLLECTE AU REGARD DES MISSIONS ET DES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR L'AUTORITÉ

Résumé des contributions

Si les répondants accueillent favorablement le projet de décision, ils font également part de leurs réserves quant aux efforts à fournir par les entreprises.

Les remarques sur ce thème portent principalement sur la proportionnalité des informations demandées, qui imposerait une charge importante de travail, liée au nombre d'indicateurs demandés et à la mise en place d'un *reporting* régulier, que les répondants considèrent comme non directement productive.

Les répondants invitent l'Autorité à réduire le nombre d'indicateurs demandés pour deux raisons. La première est que le niveau de détail demandé excède selon eux ce qui est strictement nécessaire à l'exercice des missions de l'Autorité. La seconde est que la collecte ne couvre qu'un mode de transport, ce qui pénaliserait ce dernier par rapport à d'autres modes potentiellement concurrents qui n'y sont pas assujettis (ex : avion, covoiturage).

Dans le même temps, la FNTV et l'UTP ont souligné qu'ils contribuaient déjà à d'autres enquêtes d'initiatives publiques ou privées et ont appelé à une coordination des différentes collectes existantes. L'UTP invite également l'Autorité à privilégier la transmission automatique de données selon les matrices propres aux entreprises (notamment pour les zones desservies et les services délivrés). Par ailleurs, la FNTV indique que la collecte trimestrielle auprès des opérateurs librement organisés occupe 6 journées ETP par trimestre et que cette charge supplémentaire, s'agissant des transporteurs conventionnés, sera nécessairement répercutée sur les réponses aux appels d'offres et donc sur l'usager.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité rappelle que la présente collecte vise à fournir les données nécessaires à la réalisation d'analyses multimodales permettant de caractériser les marchés de transport collectif terrestre interurbain. Cela implique, au titre de l'analyse prévue à l'article L.3111-23 du code des transports, de prendre en compte à la fois les services conventionnés et les services librement organisés.

En outre, dans un contexte de récente libéralisation des services interurbains de transport par autocar, l'Autorité a pour mission générale de concourir au bon fonctionnement du marché, en particulier des services publics, au bénéfice des usagers et clients de ces services. L'Autorité doit donc pouvoir suivre et analyser ce mode de transport, ses analyses répondant également à la nécessité de réguler les liaisons inférieures à 100 kilomètres et l'accès aux gares routières.

La présente collecte ne vise donc pas à réaliser un simple suivi qualitatif des marchés du transport à la maille régionale ou nationale, ni à compiler des informations déjà agrégées ou disponibles par ailleurs à la seule fin de publication. Elle répond à un objectif d'intérêt général confié au régulateur par le législateur qui a, dans le même temps, renforcé ses pouvoirs de collecte.

Afin de lever les craintes exprimées par les répondants quant à la charge de travail que pourrait représenter pour eux la présente collecte d'informations, l'Autorité tient à faire remarquer que les informations demandées dans le cadre de la présente collecte sont en grande partie déjà produites pour le suivi propre des entreprises et/ou des AOT, puisqu'elles sont essentielles au pilotage de leur activité. Le coût de production de ces données devrait donc être marginal et doit, au demeurant, être mis en balance avec les bénéfices attendus pour les opérateurs et le secteur d'une connaissance affinée de l'offre et de la demande. Pour autant, en réponse aux remarques formulées par les acteurs, une liste de données complémentaires, qui auraient permis des analyses plus fines et plus pertinentes, a été exclue pour alléger la collecte.

D'autre part, l'Autorité rappelle qu'elle prendra à sa charge une partie des coûts éventuels associés à la mise au format des données demandées. En effet, elle internalisera la mise au format des

données sur la base des fichiers exploitables qui lui seront transmis, pour autant que les informations fournies soient conformes à ses attentes. A défaut, l'Autorité propose en annexes à la décision des tableaux à remplir. De même, si des informations existent déjà en « open-data », l'Autorité pourra les télécharger et les utiliser sous réserve que celles-ci répondent à la demande exprimée.

S'agissant de la multiplicité des dispositifs de collecte existants, il convient de rappeler que l'Autorité doit collecter les données nécessaires à l'exercice de ses missions indépendamment des dispositifs mis en place par d'autres organismes, dans un calendrier qui lui est propre. Il s'agit ainsi précisément de garantir la confidentialité des données et le respect du secret des affaires. Pour autant, pour sa collecte directe, l'Autorité a veillé, dans la mesure du possible, à harmoniser les définitions et périmètres des données avec ceux retenus par les organismes réalisant d'autres collectes.

Enfin, l'Autorité souhaite signaler que le secteur des transports routiers interurbains n'est pas le seul à devoir transmettre régulièrement des données. Une collecte similaire est prévue dans le transport ferroviaire de voyageurs, et par ailleurs, pour donner une comparaison avec un autre secteur, la direction générale de l'aviation civile collecte et publie les données de trafic aérien à l'O/D depuis 1997 via ses bulletins statistiques annuels, ainsi que des données mensuelles de trafics.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 prévoit en annexes, pour chaque type de services, un tableur Excel ayant vocation à collecter les informations nécessaires aux missions de l'Autorité sur le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes. Les répondants sont invités à contacter l'Autorité dès la publication de la décision s'ils souhaitent communiquer les informations demandées sous un autre format qu'ils considèrent comme plus adapté.

2. SUR LES POUVOIRS DE L'AUTORITÉ EN MATIÈRE DE RECUEIL D'INFORMATIONS

Résumé des contributions

Un tiers des répondants a fait part de ses réserves sur les pouvoirs dont dispose l'Autorité pour le recueil d'informations. Leurs remarques portent sur :

- le manque de clarté des modalités d'application du pouvoir de contrôle et d'enquête de l'Autorité. En particulier, la FNTV souligne que les pouvoirs mentionnés à l'article L. 1264-2 du code des transports relèvent des pouvoirs d'enquête et de contrôle de l'Autorité et non de ses missions d'observation ;

- le caractère intrusif de certaines informations demandées, qui relèvent de la politique de l'entreprise et du secret industriel et commercial. Ces informations poseraient des difficultés sur le plan technique et politique ;

- la coordination avec les AOT, qui seraient les seules aptes à décider de la mise en œuvre d'outils et suivi de données statistiques, et qui n'ont pas vocation à être régulées.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Il est tout d'abord rappelé que, pour réaliser ses missions, l'Autorité dispose d'un pouvoir général d'accès aux informations statistiques des réseaux de transport interurbains qu'elle peut mettre en œuvre par décision motivée, ce qui correspond à la finalité de la présente consultation :

- Au titre de l'article L. 3111-24 du code des transports, les entreprises de transport public de personnes ainsi que les autres entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes sont tenues de communiquer à l'Autorité « *les informations statistiques concernant l'utilisation, la fréquentation, les zones desservies, les*

services délivrés et les modalités d'accès aux services proposés. » Cet article s'applique à tous les services de transport interurbain de personnes par autocar, que ceux-ci soient conventionnés ou librement organisés.

- Par ailleurs, l'article L. 1264-2 permet à l'Autorité de disposer, auprès des entreprises concernées, d'un droit d'accès général, pouvant être exercé par tous moyens, aux informations comptables, économiques, financières et sociales.

Les données que l'Autorité envisage de collecter telles que précisées dans le document de consultation publique entrent de fait pleinement dans les champs de compétence de l'Autorité, en application des articles L. 3111-24 et L. 1264-2 cités ci-dessus.

Il est enfin rappelé que, s'agissant de la confidentialité de certaines données dans la perspective d'éventuelles publications, l'Autorité prendra elle-même en charge la responsabilité d'agréger les informations le nécessitant de manière à ce que le secret des affaires soit respecté. Il ne peut donc y avoir de difficultés sur ce point.

Quant aux difficultés techniques, l'Autorité propose des solutions dans la partie 3, sur le périmètre de la collecte en fonction des types de services, sur les formats de réponse et sur l'organisation possible des répondants.

3. SUR LE PÉRIMÈTRE DE LA COLLECTE D'INFORMATIONS ET LES ACTEURS CONCERNES

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 1)

Le périmètre défini appelle-t-il 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.

Résumé des contributions

Concernant le périmètre des informations demandées, l'UTP et la FNTV font état de modalités d'exploitation et de situations d'exercice très différentes. En particulier certaines informations demandées sur les services conventionnés sont inexistantes, principalement parce qu'elles ne sont pas intégrées dans le pilotage de l'entreprise ou parce qu'elles ne sont pas insérées dans le cahier des charges de l'AOT.

Concernant les acteurs visés, l'UTP et la FNTV suggèrent que l'Autorité adresse directement la demande aux AOT qui ont une vision d'ensemble sur leur réseau et qui, en tant que propriétaires de ces informations, seraient les seules à avoir le droit de les communiquer.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité rappelle que son objectif est tout d'abord de comprendre au mieux l'offre de transport interurbain disponible, ce qui amène à analyser la complémentarité entre services conventionnés et librement organisés et entre les différents modes. A ce titre, si les indicateurs recueillis présentent des similarités, les analyses tiendront cependant compte des spécificités des types de services. De plus, l'Autorité détaille en 3 annexes spécifiques les informations demandées. Outre le complément[1] de collecte à destination des services librement organisés, les informations demandées à destination des services conventionnés diffèrent sensiblement pour deux raisons principales :

- La première raison est d'ordre technique, à savoir l'existence d'une tarification à l'OD, ce qui est le cas pour les services régionaux, mais généralement pas pour les services départementaux ;

[1] Complément de la décision n° 2015-043 du 2 décembre 2015

- La seconde raison est directement liée aux missions de l'Autorité d'analyser plus particulièrement les évolutions de fréquentation et la concurrence inter et intra modale sur les liaisons régionales, pour analyser le bon fonctionnement du secteur et en particulier du service public, au bénéfice des usagers/clients. Ces analyses, pour être pertinentes, nécessitent des données au niveau des OD.

L'Autorité tient également à rappeler que les personnes visées par cette collecte sont les entreprises de transport public de personnes et les autres entreprises intervenant dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes, telles que visées par l'article L. 3111-24 du code des transports. Cet article ne vise pas les AOT dans la liste des acteurs devant transmettre à l'Autorité les informations statistiques sur l'utilisation, la fréquentation, les zones desservies, les services délivrés et les modalités d'accès aux services proposés. Néanmoins, selon le contrat signé avec l'AOT, les informations économiques et financières dont disposent les entreprises peuvent significativement varier. C'est pourquoi il est proposé que les AOT puissent, à leur demande et sans que cela ne constitue une quelconque obligation, fournir les informations en lieu et place des entreprises, si ce mode de fonctionnement leur apparaît plus adapté, l'essentiel pour l'Autorité étant de pouvoir disposer d'une vision complète à la maille des périmètres de compétence des AOT. Enfin, dans le cas d'une entreprise réalisant plusieurs services conventionnés départementaux, il est demandé de fournir un fichier par département.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 prévoit de différencier le contenu du recueil d'informations selon qu'il s'agisse d'un service départemental conventionné, régional conventionné ou librement organisé. A cette fin, trois annexes différentes (tableaux Excel) sont disponibles.

4. SUR LA NATURE DES DONNÉES À COLLECTER

4.1. Informations concernant les zones desservies et les services délivrés

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 2)

Les indicateurs proposés par l'Autorité pour décrire l'offre de service appellent-ils des remarques de votre part ?

Le format des tableaux proposés en annexe appelle-t-il 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.

Résumé des contributions

D'après les répondants, les tableaux de recensement, par ligne, de l'ensemble des arrêts et de la fréquence journalière, ainsi que le nombre moyen de sièges par autocar ne devraient pas poser de problèmes techniques pour les services conventionnés. Il en est de même pour la transmission des des seules modifications qui interviennent sur la desserte des réseaux lors des mises à jour. Par ailleurs, la plupart des données demandées relèvent de la constitution de l'offre théorique et sont disponibles à partir d'éléments déjà publiés par les entreprises (notamment les horaires). Pour les services départementaux, les répondants ont indiqué qu'il convenait de distinguer les vacances d'été des autres vacances compte tenu des différences de services, et définir le mode de calcul du nombre moyen de départs par jour.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité prend bonne note que le recensement de l'offre de service sous un format exploitable ou via le tableau proposé en annexes ne posera pas de difficultés techniques. Concernant la

transmission trimestrielle de l'offre de service, l'Autorité rappelle qu'elle ne porte que sur les services conventionnés régionaux. Si l'offre n'est pas modifiée d'un trimestre à l'autre, l'entreprise pourra simplement réutiliser le fichier d'offre transmis au trimestre précédent.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 prévoit d'intégrer les modifications concernant le calcul du nombre moyen de départ par jour et de distinguer les périodes de vacances scolaires et les vacances d'été. Les formats exploitables alternatifs sont acceptés pour les informations sur l'offre de service.

4.2. Informations concernant la fréquentation

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 3)

Le format des tableaux proposés en annexe appelle-t-il 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.

Résumé des contributions

L'UTP et la FNTV ont signalé l'indisponibilité des valeurs suivantes à la maille de la liaison : le nombre de passagers transportés, le nombre total de passagers.km, les recettes commerciales issues des ventes (notamment dans les services sans réservation ou à tarification unique). En effet, dans bien des cas, les opérateurs ne sont pas en mesure de connaître les points d'arrêt des passagers. Les recettes ne sont pas toujours affectables à une ligne, les titres de transport étant, dans la majorité des réseaux, utilisables sur toutes les lignes. L'UTP a par ailleurs signalé la difficulté des entreprises à fournir les données détaillées dans l'onglet 4 de l'annexe 2 sans un investissement humain, organisationnel et technique significatif. Enfin, l'UTP et la FNTV ont indiqué que seules les AOT peuvent avoir une vision d'ensemble de certaines données (notamment la fréquentation et les recettes commerciales). A ce titre, elles devraient supporter une partie de la charge de la collecte.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité note la difficulté dont font état les acteurs s'agissant de la collecte des informations relatives à la fréquentation. Pour autant, ces informations sont essentielles pour la pertinence de ses travaux. Il est rappelé que ce degré de détail est demandé trimestriellement pour les services librement organisés et que, dès lors qu'il existe une tarification à l'O/D, comme cela est généralement le cas pour les services conventionnés régionaux, les informations de trafics (nombre de passagers ou passagers.km) devraient faire d'ores et déjà l'objet d'un suivi en interne par l'entreprise et/ou un pilotage de l'AOT, étant donné leur importance dans le dimensionnement des services, au bénéfice des usagers et clients. En revanche, il est pris bonne note des modalités différentes de tarification (par zone, ou tarification unique), ce qui conduit l'Autorité à ne proposer de remplir, dans ces cas précis (services départementaux), les données de fréquentation que par ligne, et non par liaison.

Concernant les données de recettes par liaison, il sera tenu compte de la difficulté d'affectation possible des recettes issues d'abonnements non dédiés à un seul trajet. C'est pourquoi, de manière alternative, le répondant pourra ne fournir qu'une estimation des répartitions de recettes commerciales totales par ligne, s'appuyant sur la répartition du nombre de passagers. Ne seraient alors retenues par liaison que les recettes issues des ventes de billets hors abonnements.

Enfin, concernant la vision d'ensemble des AOT, il est rappelé que celles-ci pourront, si elles le souhaitent, fournir directement à l'Autorité un état des lieux sur leur périmètre de compétence, en lieu et place des informations à transmettre par les entreprises concernées.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 prévoit la demande d'informations sur la fréquentation des services régionaux conventionnés au niveau de la liaison, en adaptant toutefois son dispositif

s'agissant des recettes commerciales pour prendre en compte la problématique des abonnements et leur difficulté de répartition par ligne/liaison. Les entreprises se trouvant dans l'incapacité technique de répondre avec un détail à la liaison (cas spécifique d'un service régional à tarification unique ou par zone) sont invitées à contacter l'Autorité dès la publication de la décision afin de recueillir son accord sur le niveau de détail des informations de fréquentation à transmettre.

4.3. Informations concernant la qualité de service

Rappel de la question posée par l'Autorité (Question 4)

Les indicateurs proposés par l'Autorité pour évaluer la qualité des services vous paraissent-ils adaptés ?

Le format des tableaux proposés en annexe appelle-t-il 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.

Résumé des contributions

La FNTV, Eurolines et Ouibus ont indiqué que la collecte des indicateurs relatifs à la qualité de service relevait de la compétence de l'AQST et non de l'ARAFER. Deux d'entre eux ont ajouté que la qualité de service ne fait pas partie de la liste des données susceptibles d'être recueillies par l'Autorité en application de l'article L3111-24 du code des transports.

En outre, la FNVT estime que la qualité de service ne peut être appréciée sous le seul prisme des annulations, les transports conventionnés étant soumis à une obligation de continuité de service. AGIR estime quant à lui difficile de trouver un indicateur objectif pour cette rubrique, et propose de retenir l'évolution de la fréquentation ou du taux de remplissage afin de donner une indication de la qualité du service.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Il est rappelé que la mission générale de l'Autorité consiste à concourir au bon fonctionnement du marché et, en particulier, du service public, au bénéfice des usagers et des clients des services de transport. A ce titre, l'analyse des caractéristiques de l'offre de service de transport ne peut s'apprécier sous le seul critère du volume, mais doit également prendre en compte la qualité des services délivrés.

Par ailleurs, l'Autorité rappelle qu'elle n'a pas vocation à jouer le rôle ou à se substituer à l'AQST. Les indicateurs demandés, qui concernent à la fois les retards à l'arrivée et les annulations ont donc vocation à être harmonisés avec le dispositif de l'AQST.
En outre, il est rappelé que les informations relatives aux perturbations du trafic et à la qualité de service des transports conventionnés sont à fournir en « open-data » dans le cadre de l'application de l'article L. 1115-1 du code des transports. Les indicateurs demandés, s'ils existent, devraient donc être relativement facilement rendus disponibles.
Il est néanmoins tenu compte des différences de situation ; c'est pourquoi un filtre préalable sera intégré dans l'onglet dédié à la qualité de service pour connaître l'existence d'indicateurs de qualité de service. S'il n'existe pas de suivi de la qualité de service, les informations ne seront donc pas renseignées. Par souci de simplification, l'onglet sur la qualité de service ne concerne que les services régionaux conventionnés et les services librement organisés.

Concernant le taux de remplissage et la fréquentation comme outil d'évaluation de la qualité de service, l'Autorité considère que ces informations ne sont pas suffisantes pour évaluer la qualité de service. Les travaux menés par l'Autorité devraient à terme permettre de mieux comprendre les choix modaux des passagers et identifier la part que joue la qualité de service dans le niveau de fréquentation des offres conventionnées.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 ne prévoit plus la demande d'informations sur la qualité de service pour les services départementaux.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 prévoit la demande d'informations sur la qualité de service pour les services régionaux et librement organisés, avec une harmonisation possible avec le dispositif prévu par l'AQST, opérationnel prochainement.

4.4. Informations économiques, financières et sociales

Rappel de la question posée par l'Autorité (Questions 5)

Les indicateurs proposés par l'Autorité pour caractériser les résultats économiques, financiers et sociaux des entreprises 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.

Résumé des contributions

La FNTV, Eurolines, Ouibus, et l'UTP estiment tout d'abord que les informations demandées vont au-delà de ce qui est nécessaire pour que l'Autorité remplisse ses objectifs au titre de la mission qui lui a été assignée, sans explications suffisantes de sa part, notamment s'agissant de « caractériser les modèles économiques des transporteurs ». Certaines données sociales, financières et comptables seraient déjà collectées notamment dans le cadre des rapports annuels, d'autres (charges d'exploitation, données sociales) seraient confidentielles et relèveraient du secret des affaires. Quant aux données relatives au détail du parc par autocar affecté à l'exploitation des lignes, à la répartition par normes Euro, au kilométrage total produit par l'exploitant, elles seraient du ressort de l'ADEME pour mesurer l'impact environnemental au sens de l'article 9 de la loi du 6 août 2015.

Ensuite, plusieurs commentaires appellent l'attention de l'Autorité sur des risques de confusion liés aux éléments suivants :

- la répartition des effectifs entre administratif et exploitation ;
- la représentativité géographique des données par entreprise, parce que leurs moyens ne sont pas dédiés à une ligne ou à un réseau de transport ;
- le compte de résultat met en évidence un ensemble de résultats intermédiaires de gestion qui n'ont pas la même signification en fonction du modèle de l'entreprise ;
- selon le mode de gestion choisi par l'AOT l'exploitant présentera des données différentes (exemple : les recettes du contrat peuvent être constituées uniquement de la rémunération versée par les départements qui encaissent les recettes voyageurs) ;

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité rappelle tout d'abord qu'elle dispose au titre de l'article L. 1264-2 d'un droit d'accès à la comptabilité des entreprises de transport routier de personnes ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires, sans qu'une enquête ou un contrôle ne doive justifier cet accès. L'Autorité rappelle également qu'il ne peut lui être opposé le secret des affaires pour justifier la non-transmission d'informations, l'Autorité étant juridiquement tenue, par ailleurs, de ne pas divulguer d'informations relevant du secret des affaires.

Les informations économiques, financières et sociales demandées par l'Autorité, au titre de son droit général d'accès à la comptabilité des entreprises de transport, ont pour objectif de lui permettre de compléter son analyse des services de transport interurbains, conventionnés ou librement organisés par la compréhension générale de l'équilibre économique des services opérés, s'agissant particulièrement de services conventionnés. En effet, ces analyses alimenteront ses prises de décision, dans un contexte de développement d'une nouvelle offre de transport pouvant avoir un effet sur les équilibres économiques des services conventionnés existants, équilibres qu'il appartient

à l'Autorité d'apprécier dans le cadre de sa mission de régulation des services de transport par autocars de moins de 100 kilomètres. Plus généralement, la compréhension de la structure des coûts d'exploitation des différents types de services de transport permettra de mieux anticiper l'évolution du marché.

Néanmoins, pour tenir compte des remarques formulées par les répondants et dans un souci de proportionnalité compte tenu des informations déjà recueillies trimestriellement, l'Autorité limitera sa collecte de données relatives aux charges des opérateurs de services de transport librement organisés à des informations générales sur les coûts d'exploitation par opérateur et non plus par ligne. Ne resteront donc à fournir que les montants totaux des charges d'exploitation et le montant total des charges de sous-traitance/partenariat.

Il est rappelé que les missions de l'ADEME s'exercent indépendamment des missions de l'ARAFER. L'Autorité a notamment besoin des données de kilométrages produits (en distinguant comme proposé les km commerciaux et haut-le-pied) ainsi que d'informations relatives au parc (nombre d'autocars, norme Euro, compatibilité PMR) pour comprendre les investissements réalisés et analyser les coûts d'exploitation, dont la distinction par grand poste est suffisamment générale pour regrouper les différentes modalités d'exploitation liées aux contrats.

Les données sur le parc constitueront de surcroît, pour l'Autorité, un indicateur complémentaire d'évaluation de la qualité de service et rendront compte de la prise en compte des contraintes environnementales, tandis que les informations relatives aux canaux de distribution contribueront à une meilleure compréhension des déterminants de la demande.

Concernant la répartition des effectifs, l'Autorité propose une nomenclature simplifiée, mettant en évidence le nombre de conducteurs parmi le total des employés.

Enfin, concernant les éléments de compte de résultat alors qu'une entreprise peut opérer plusieurs contrats propres aux contrats, il est préférable d'utiliser la comptabilité analytique afin d'isoler les produits et charges par contrat et d'en fournir le détail à l'Autorité.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 prévoit la demande d'informations sur le parc d'autocars (hors services départementaux), sur les principaux éléments de recettes (pour l'ensemble des services) et de charges, et sur les effectifs avec une nomenclature simplifiée. Pour les services librement orga nisés, la décision ne prévoit plus la collecte de données relatives aux charges par ligne. Seules les charges totales d'exploitation et de sous-traitance par opérateur sont demandées.

5. SUR LA FRÉQUENCE DE LA COLLECTE D'INFORMATIONS

Résumé des contributions

Ouibus relève que le rythme annuel paraît disproportionné quant à l'objectif poursuivi par l'ARAFER de concourir « au bon fonctionnement du marché et, en particulier, du service public, au bénéfice des usagers [...] » ; la FNTV suggère que seule la fourniture de données moyennes à l'échelle d'une année serait de nature à être en conformité avec les dispositions du Code des Transports ; l'UTP pointe l'impossibilité de collecter l'ensemble des informations et souhaite limiter la portée rétroactive de la décision pour une collecte strictement annuelle, à compter de 2016. Enfin, AGIR remarque que de nombreux contrats sont réalisés en exercice scolaire et non annuel et qu'il faudrait laisser la possibilité de fournir les informations en cohérence avec l'exercice du contrat.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

L'Autorité rappelle qu'elle est notamment tenue, au titre de l'article L. 3111-23 du code des transports, de produire un rapport annuel portant sur l'évaluation de l'offre de transport interurbain. Ce seul objectif impose *a minima* une fréquence de collecte annuelle. En outre, les informations financières et sociales sont généralement produites par toutes les entreprises *a minima* chaque année après clôture de leur exercice. Afin de répondre notamment à cette mission les informations

relatives à l'année 2015, par ailleurs produites courant 2016 pour ce qui concerne les comptes, sont nécessaires.

Ensuite l'Autorité prend en compte la remarque sur les périodes d'exercices qui peuvent être annuelles ou scolaires. Les entreprises fonctionnant sur un contrat en période scolaire auront la possibilité de travailler selon l'exercice du contrat.

La décision n° 2016-077 du 25 mai 2016 prévoit une collecte des informations à une fréquence annuelle, à l'exception des informations portant sur la fréquentation des services régionaux conventionnés, dont la fréquence est trimestrielle, en cohérence avec les services librement organisés.

6. UTILISATION DES DONNÉES COLLECTÉES

Résumé des contributions

Des répondants ont souligné que certaines données demandées étaient très sensibles et relevaient du secret des affaires et que des garanties particulières devaient être fournies en matière de publication agrégée des informations publiées et/ou communiquées.
Il a également été demandé à ce que soient respectées les règles d'usage de l'INSEE et du CNIS en matière de secret statistique, imposant notamment la non-publication de valeurs agrégées pour lesquelles un individu représente plus de 85% du marché.
Enfin, l'UTP a fait part de ses interrogations sur les impacts de la future loi Lemaire pour une République Numérique, qui faciliterait notamment la transmission de données entre administrations et donc le risque que la confidentialité des données ne soit plus respectée.

Prise en compte des remarques dans la décision de l'Autorité

Les données couvertes par le secret des affaires auxquelles l'Autorité aura accès pour réaliser ces analyses ne feront pas l'objet de diffusion. Seules des publications agrégées seront diffusées, dans le respect des règles du secret des affaires, règles qui au demeurant ne seront pas remises en cause par les évolutions législatives à venir.

L'Autorité dispose d'un pouvoir général d'accès aux informations et se chargera elle-même d'agréger les informations qu'elle identifie comme le nécessitant de manière à ce que le secret des affaires soit respecté.

Il est rappelé, en particulier, que l'Autorité ne fait pas partie du service statistique public et, à ce titre, n'est pas tenue de suivre les usages de l'INSEE ou du Conseil national de l'information statistique (cf. art. 1 bis modifié de la loi n° 51-711 du 7 juin 1951). L'Autorité n'en demeure pas moins animée du même souci de veiller au respect du secret des affaires des entreprises concernées, en restant libre des moyens de l'assurer.