

Synthèse de la consultation publique

Projet de décision relative à la transmission d'informations par les exploitants d'installations de service

L'Autorité a reçu 4 contributions provenant d'exploitants d'installations de service ferroviaire (dont SNCF Réseau, SNCF Combustible et VFLI), dans le cadre de la consultation publique qui s'est déroulée du 29 septembre au 20 octobre 2017.

Le présent document synthétise les réponses reçues et fait état de la manière dont ces commentaires ont été pris en compte dans la décision n° 2017-130 du 11 décembre 2017 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'installations de service.

1. PERIMETRE, UTILISATION DES DONNEES COLLECTEES ET CALENDRIER DE LA COLLECTE	3
1.1. Résumé des contributions	3
1.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	3
2. SUR L'UTILISATION DES CENTRES DE MAINTENANCE.....	5
2.1. Résumé des contributions	5
2.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	6
3. SUR L'UTILISATION DES STATIONS D'APPROVISIONNEMENT EN COMBUSTIBLE.....	6
3.1. Résumé des contributions	6
3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	6
4. SUR L'UTILISATION DES GARES DE TRIAGE.....	7
4.1. Résumé des contributions	7
4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	7
5. SUR L'UTILISATION DES COURS DE MARCHANDISES.....	8
5.1. Résumé des contributions	8
5.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	8
6. SUR L'UTILISATION DES CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINES.....	8
6.1. Résumé des contributions	8

6.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	8
7. SUR LES CONVENTIONS TEMPORAIRES ET L'UTILISATION DES VOIES DE SERVICE	8
7.1. Résumé des contributions	8
7.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	8
8. SUR L'UTILISATION DES GARES DE VOYAGEURS.....	9
8.1. Résumé des contributions	9
8.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	9
9. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS.....	9
9.1. Résumé des contributions	9
9.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité	9

1. PERIMETRE, UTILISATION DES DONNEES COLLECTEES ET CALENDRIER DE LA COLLECTE

1.1. Résumé des contributions

Sur le périmètre de la collecte

Les exploitants d'installations de service ont été interrogés sur leur capacité à fournir les informations de localisation de leurs installations n'étant plus en exploitation.

SNCF Réseau avance qu'il convient de distinguer les « installations de service n'étant plus en exploitation » des « *installations de service n'étant pas exploitées* », les premières ayant été retirées du catalogue commercial de SNCF Réseau alors que les secondes figurent au catalogue commercial mais n'ont pas été utilisées par les entreprises ferroviaires au cours d'un horaire de service donné.

SNCF Réseau propose de ne s'intéresser qu'aux installations de service mentionnées au sein du document de référence du réseau et de déduire les installations de service non exploitées par différence avec la liste des installations de service exploitées (transmise lors de la collecte).

SNCF Combustible indique qu'elle transmettra les informations sur les stations d'approvisionnement en combustible exploitées ainsi que pour les stations non exploitées pour lesquelles une démarche de cessation d'activité n'aura pas été engagée auprès du préfet. La législation pour la protection de l'environnement implique en effet un démantèlement des installations et une remise en état du site.

Sur l'erreur de droit alléguée et l'utilisation des données

Un contributeur soutient que la décision serait entachée d'erreur de droit dans la mesure où elle serait fondée sur les articles L. 1264-2 du code des transports (droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales ainsi qu'à la comptabilité) et L. 2133-5 du même code (avis conforme de l'Autorité sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux gares de voyageurs et aux autres installations de service ainsi qu'aux prestations régulées qui y sont fournies) du code des transports, alors qu'elle devrait être fondée sur le seul article L. 2132-7 du même code. L'établissement public en déduit que les données collectées ne devraient être accessibles qu'aux seuls agents du département des études et de l'observation des marchés.

Sur le calendrier de collecte des données

Un contributeur précise que des données relatives à l'utilisation des centres de maintenance (nombre d'opérations effectuées) ne pourront être mises en qualité de manière approfondie compte tenu des délais de transmission envisagés et que les données qui pourront être transmises pourront ne pas correspondre aux attentes de l'Autorité.

SNCF Réseau s'interroge quant à lui sur l'articulation entre la collecte de données par le département des études et de l'observatoire des marchés et les phases d'instruction qui débutent en décembre de l'année A sur des données non consolidées. SNCF Réseau déclare par ailleurs être en mesure de fournir les données demandées à partir d'avril de l'année A+1.

1.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Sur le périmètre de la collecte

S'agissant des installations de service non exploitées, l'Autorité retient la proposition de SNCF Réseau visant à circonscrire le périmètre aux installations de service mentionnées au sein de l'offre commerciale, sous réserve que lui soit fournie une liste précisant chaque année les installations qui ont été retirées ou ajoutées à l'offre (par rapport à N-1).

Sur le calendrier de collecte des données

L'Autorité prend acte de la difficulté de transmettre les informations définitives relatives à l'utilisation des installations de service durant l'année A pour le 15 mars de l'année A+1. Le calendrier de transmission a été modifié en conséquence dans la décision n° 2017-130.

Ce report d'un mois du délai de transmission des informations, appliqué à toutes les installations de service, permettra par ailleurs de fournir des informations de meilleure qualité et conformes au périmètre requis par l'Autorité sur le nombre d'opérations de maintenance légère/lourde effectuées.

L'Autorité rappelle en outre qu'il existe de manière générale une latitude prévue dans la décision n° 2017-130 pour transmettre les données requises sous un format électronique alternatif, lorsque celles-ci proviennent d'une extraction de systèmes d'information de l'entreprise, afin de limiter les temps passés et les erreurs liées à la remise au format. En revanche, cette latitude n'est permise qu'à la seule condition de transmettre toutes les informations requises selon les périmètres et définitions retenues par l'Autorité. C'est pourquoi toute demande de transmission d'informations sous un format alternatif doit faire l'objet d'une validation préalable par l'Autorité.

Sur l'erreur de droit alléguée et l'utilisation des données

La décision n° 2017-130 est fondée sur une double base légale. D'une part, l'article L. 2132-7 du code des transports dispose que l'Autorité peut, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les exploitants d'infrastructures de service dans des domaines circonscrits, à savoir des « *informations statistiques concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services, ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants* ». D'autre part, l'article L. 1264-2 du même code permet à l'Autorité, « *pour l'accomplissement de ses missions* », telles que l'observation et la régulation du marché, d'accéder à la comptabilité ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales, notamment des exploitants d'installations de service.

Ces deux dispositions constituent dès lors des bases légales appropriées et complémentaires pour adopter une décision imposant la transmission de données aux exploitants d'installations de service.

En revanche, la collecte n'est pas fondée sur le II de l'article L. 2133-5 du code des transports, disposition qui attribue à l'Autorité un pouvoir d'avis conforme sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux installations de service mais qui ne permet nullement à l'Autorité d'organiser une collecte des données.

Toutefois, les données collectées par l'Autorité en application de la décision lui permettront de remplir notamment ses missions d'observation et de régulation, c'est-à-dire de concourir au bon fonctionnement du système de transport de ferroviaire et de veiller aux conditions d'accès aux installations de service ainsi qu'aux prestations fournies de ces installations et ce afin de garantir que cet accès soit équitable et non discriminatoire.

Dans ces conditions, les informations collectées pourront être utilement utilisées lorsque l'Autorité sera amenée à émettre des avis, en vertu du II de l'article L. 2133-5 du code des transports, sur la fixation des redevances relatives à l'accès aux différentes installations de service. Les avis ainsi émis seront

donc étayés par les données recueillies en application de la présente décision et complétés, le cas échéant, lors de l'instruction de ces différents avis.

En tant que principaux utilisateurs des données collectées pour la réalisation de leurs missions, il est donc approprié que les agents de la direction du transport ferroviaire (DTF) ainsi que les agents de la direction des affaires financières (DAF) puissent avoir accès, au même titre que les agents du département des études et de l'observatoire des marchés (DEOM), aux données ainsi recueillies, étant précisé que les données collectées ne peuvent en aucun cas être utilisées dans le cadre des procédures de règlement de différend et des procédures en manquement.

En outre, l'utilisation des données par les agents de la DTF évitera de multiplier les demandes d'informations auprès des entités régulées.

En contrepartie, tous les agents de l'Autorité sont soumis à une Charte de déontologie (décision n° 2017-035 du 22 mars 2017) qui rappelle notamment qu'en vertu du deuxième alinéa de l'article L. 1261-3 du code des transports, ils « *sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions* ». Tous les agents sont donc soumis aux mêmes obligations légales et réglementaires, notamment au secret et à la discrétion professionnels.

2. SUR L'UTILISATION DES CENTRES DE MAINTENANCE

2.1. Résumé des contributions

Un contributeur précise qu'il ne suit pas les opérations réalisées par des « *entreprises ferroviaires tierces sur les installations mises à disposition au titre de l'offre de référence* ». Ce contributeur propose de fournir le nombre d'opérations qu'il réalise pour lui-même et pour le compte de tiers ainsi que le nombre d'accès concédés aux tiers.

Concernant le temps moyen d'utilisation par train des installations à des fins de maintenance, un contributeur et VFLI indiquent que cette information n'est pas suivie au sein de chaque entité et qu'un tel suivi serait trop coûteux en temps pour les équipes opérationnelles.

Un contributeur précise néanmoins qu'il est en mesure de suivre les entrées et sorties des centres de maintenance mais pas le temps d'utilisation par train de chacune des installations.

Un contributeur indique également que les montants facturés à des tiers ne sont pas suivis « *tels quels* » par l'établissement public, mais que celui-ci dispose des recettes annuelles perçues des entreprises tierces au titre des prestations régulées fournies. VFLI confirme, en revanche, sa capacité de fournir les montants facturés à des tiers mais qu'il ne dispose pas des informations relatives au nombre d'opérations sur installations de maintenance (lourdes ou légères / pour compte propre ou compte de tiers).

Enfin, VFLI et un contributeur indiquent que les charges afférentes à l'utilisation pour compte propre ne sont pas disponibles à date par centre de maintenance. Un contributeur soutient en outre que l'obligation légale de production des comptes séparés pour les activités de gestion des centres d'entretien n'inclut pas la décomposition de ces comptes par technicentre.

2.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité prend note des difficultés rencontrées par les exploitants d'installations de service concernant les centres de maintenance et a adapté sa décision de collecte comme suit.

Pour évaluer le volume d'utilisation des infrastructures, l'Autorité demande que lui soit transmis le temps moyen passé par train dans le centre de maintenance (différentiel entre l'heure d'entrée du train dans le site et l'heure de sortie).

En contrepartie, pour chacune des opérations effectuées pour compte propre, le nombre d'opérations effectuées dans l'unité d'œuvre compatible avec le suivi par les systèmes d'informations de l'exploitant devra être précisé. Le formulaire de réponse a été adapté en conséquence pour permettre d'indiquer si l'unité d'œuvre est, par exemple, le nombre de créneaux temporels de N heures ou le nombre de passages.

Lorsque les installations sont mises à disposition d'entreprises ferroviaires tierces, l'Autorité demande que lui soit transmis le nombre de mises à disposition en précisant, pour chaque opération, l'unité d'œuvre pertinente. Le formulaire de réponse a également été adapté en conséquence.

Concernant les montants facturés à des tiers, l'Autorité demande que lui soient communiquées les recettes perçues auprès des entreprises ferroviaires tierces au titre des prestations régulées et non régulées fournies.

Concernant les prestations internes au Groupe, celles-ci font l'objet de refacturation aux activités d'exploitation. L'Autorité demande que lui soient communiqués uniquement les montants globaux refacturés par centre de maintenance (et non les montants ventilés par activité). Par ailleurs, il est demandé de fournir un détail par activités des prestations effectuées sur les installations de service détenues et facturées en interne pour l'ensemble des centres de maintenance.

3. SUR L'UTILISATION DES STATIONS D'APPROVISIONNEMENT EN COMBUSTIBLE

3.1. Résumé des contributions

Bien que propriétaire de stations d'approvisionnement en combustible, SNCF Réseau indique que leur gestion est confiée à SNCF Combustible et qu'il n'est par conséquent pas concerné par la décision de collecte de données.

SNCF Combustible signale que le nombre de trains servis n'est pas une unité d'œuvre pertinente pour les stations d'approvisionnement en combustible. L'entité propose d'utiliser comme unité le nombre de réservoirs d'engins ferroviaires servis, en précisant que ces derniers peuvent avoir entre 1 et 3 réservoirs selon le matériel roulant.

3.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité prend bonne note de la remarque de SNCF Combustible et demande que lui soit communiqué également le nombre de réservoirs d'engins ferroviaires servis.

4. SUR L'UTILISATION DES GARES DE TRIAGE

4.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau souligne que la notion de « *gares de triage à plat* » ne correspond pas actuellement à une catégorie d'installations de service dans le document de référence du réseau et que ce type d'installations de service appartient à la catégorie « *autres sites de tri, de manœuvre et de formation des trains* ». Les sites dits de « *tri à plat* » pourraient être introduits ultérieurement dans le DRR et font référence à des travaux menés actuellement par SNCF Réseau. L'établissement public propose d'utiliser pour le moment le terme de « *voies de service* ».

SNCF Réseau souligne que si les informations demandées concernant les gares de triage à gravité sont disponibles, celles concernant les voies de services (gare de triage à plat) ne le sont pas. Ainsi, les coordonnées GPS et le nombre de trains entrants ne pourront être fournis, à la différence des données relatives aux quantités facturées en km/jour et en nombre de voies.

4.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

Il est rappelé à SNCF Réseau que, conformément aux dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire et en particulier ses articles 1 et 6, les voies de service ne constituent pas en tant que telle une installation de service. Pour cette raison, l'Autorité a retenu pour caractériser ce type d'installations de service les dénominations de « *gares de triage et de formation des trains, y compris les gares de manœuvre* » et « *les voies de garage* ». D'autre part, les sites de triage à la gravité nécessitant des équipements spécifiques (bosse de triage), il convient de distinguer ce type de site de triage des autres sites de triage et de formation des trains.

Afin de tenir compte de la remarque de SNCF Réseau concernant le qualificatif de « *gare de triage à plat* », pourtant utilisé par SNCF Réseau, il est proposé de remplacer le terme « *Gares de triage à plat et gares de formation des trains exploitées* » par le terme « *gares de triage et de formation des trains exploitées, hors gares de tri à la gravité* ».

Par ailleurs, dans l'attente des résultats des travaux en cours sur l'utilisation effective des voies de service de SNCF Réseau qui permettront une collecte de données plus fine et pertinente, la distinction entre les gares de triage et gares de formation des trains exploitées, hors gares de tri à la gravité et les voies de garage pourra reposer sur les informations issues des consignes locales d'exploitation (CLE) (et/ou autres documents opérationnels pertinents) distinguant les voies de stationnement des voies de travail.

Concernant l'indisponibilité des coordonnées GPS, l'Autorité demande que lui soit fourni a minima le code INSEE de la commune où se situe l'installation.

5. SUR L'UTILISATION DES COURS DE MARCHANDISES

5.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau avance qu'il est en mesure de fournir l'ensemble des informations demandées concernant les cours de marchandises. Il suggère de remplacer la notion d'« exploitée » par celle de « offerte à l'offre commerciale ».

5.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité prend note de la suggestion de SNCF Réseau et ajoute la mention « présente à l'offre commerciale »

6. SUR L'UTILISATION DES CHANTIERS DE TRANSPORT COMBINES

6.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau précise qu'il « est en mesure de communiquer l'identification des chantiers de transport combiné exploités, leur localisation ainsi que les volumes traités (en nombre de trains) » mais que la question relative à l'unité d'œuvre « concerne les exploitants des chantiers de transport combiné ». SNCF Réseau ne fournira pas le nombre d'unités d'œuvre traités par chantier de transport combiné.

6.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité confirme que le nombre d'unités d'œuvre traitées par chantier de transport combiné relève des exploitants de chantiers de transport combinés. Toutefois, l'Autorité demande à SNCF Réseau de lui communiquer le nombre de trains accédant aux chantiers de transport combiné dont il est propriétaire, cette unité d'œuvre correspondant à l'unité de facturation utilisée par SNCF Réseau au sens du DRR.

7. SUR LES CONVENTIONS TEMPORAIRES ET L'UTILISATION DES VOIES DE SERVICE

7.1. Résumé des contributions

SNCF Réseau précise que les installations de service faisant l'objet de conventions temporaires (COT ou CUT) sont systématiquement des voies de service. Ainsi, les informations concernant l'origine de l'installation et les « autres surfaces » ne sont pas pertinentes. SNCF Réseau fait remarquer que la longueur moyenne des voies n'est pas suivie mais que la longueur utile des voies faisant l'objet d'une convention d'usage spécifique pourra être transmise à l'Autorité. SNCF Réseau précise, en outre, que les coordonnées GPS relatives aux conventions temporaires d'occupation ne sont pas disponibles.

7.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité prend note de l'état de fait que seules les voies de service font actuellement l'objet de conventions temporaires. L'Autorité maintient ces champs puisque SNCF Réseau a indiqué dans le

cadre d'une mesure d'instruction que « les cours de marchandises (voies et surfaces de transbordement) ne peuvent pas faire l'objet de COT ou de CUT. Les autres actifs situés sur les cours de marchandises, peuvent faire l'objet de COT ou convention de mise à disposition (CMD) » L'Autorité précise que sa décision de collecte concerne l'ensemble des conventions temporaires sur les installations de service (COT, CUT, CMD etc.).

Concernant l'indisponibilité des coordonnées GPS, l'Autorité demande que lui soit fourni a minima le code INSEE de la commune où se situe l'installation.

8. SUR L'UTILISATION DES GARES DE VOYAGEURS

8.1. Résumé des contributions

L'entité SNCF Gares et Connexions a fait valoir qu'elle n'avait pas de remarque particulière concernant la consultation publique.

8.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité note que les échanges préalables avec SNCF Gares et Connexions sur la nature des informations demandées a permis d'aboutir à une proposition de collecte qui n'amenait pas de remarque de sa part.

9. SUR LES INFORMATIONS RELATIVES AUX RESULTATS ECONOMIQUES ET FINANCIERS

9.1. Résumé des contributions

Un contributeur et SNCF Réseau indiquent que les données demandées relatives aux redevances perçues par installation de service ne sont pas disponibles par activité mais uniquement par entreprise ferroviaire. SNCF Réseau précise néanmoins que la ventilation selon la nature de l'activité (Fret et Voyageurs) peut être transmise.

SNCF Combustible précise que « *la ventilation entre les prestations de pilotage entre gazole, sable et passerelle de visite toiture est complexe puisqu'une seule prestation de pilotage est facturée quel que soit le nombre de prestations réalisées* ».

9.2. Prise en compte des commentaires par l'Autorité

L'Autorité prend note des difficultés rencontrées mais ne peut cependant éluder la nécessité de suivre les montants facturés par type d'activité réalisée, dès lors qu'une entreprise ferroviaire réalise à la fois du transport de fret et du transport de voyageurs, avec des activités conventionnées et non-conventionnées.

Ainsi, la transmission d'informations à la maille de l'entreprise ferroviaire reste valable si l'entreprise ferroviaire ne réalise qu'une seule activité. Dans le cas inverse, une distinction des activités conventionnées et non-conventionnées est nécessaire.

Par ailleurs, dans le cas spécifique où la gestion de l'installation de service est réalisée par une entité interne à l'entreprise ferroviaire ou appartenant au même groupe, il est demandé à la fois une vision des montants facturés aux entreprises ferroviaires tierces, mais également une transmission des montants relatifs aux prestations facturées en interne au groupe, en distinguant le transport de voyageurs et le transport de marchandises d'une part, et en distinguant, pour le transport de voyageurs, celles relatives aux services non-conventionnés et conventionnés (en distinguant chaque convention) d'autre part.

Enfin, l'Autorité prend acte de la difficulté annoncée par SNCF Combustible de différencier les prestations lorsque ces dernières sont facturées conjointement. L'Autorité adapte par conséquent son projet de collecte en demandant le nombre de prestations de pilotage facturées par station et en ajoutant une distinction relative aux prestations de pilotage concernant les recettes perçues. Cette distinction se matérialise dans l'annexe par l'ajout des champs « prestations conjointes » et « hors prestations conjointes ».