



Consultation publique

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

Début : **18 février 2019**

Fin : **15 mars 2019**

Contexte

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières est chargée notamment de concourir « *au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire.* » (article L. 2131-1 du code des transports). L'article L. 2131-3 du même code dispose par ailleurs que l'Autorité « *assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire* ».

Pour cela, l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur ferroviaire. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF* » (article L. 2132-7 du code des transports).

Le défaut de communication des informations sollicitées constitue un manquement susceptible d'être sanctionné en application de l'article L. 1264-7 du code des transports. L'article L. 1264-9 du même code définit les sanctions encourues.

L'Autorité a mis en place un processus de collecte d'informations auprès des gestionnaires d'infrastructure et des exploitants d'installations de service par sa décision n° 2016-085 du 31 mai 2016, pour les exercices 2015 et 2016. Cette première décision a fait l'objet d'une actualisation en 2017 (décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017).

Le présent document présente les informations que l'Autorité envisage de collecter auprès des gestionnaires d'infrastructure pour les exercices 2019 et suivants (2018 et suivants pour les résultats financiers).

Il s'agit donc d'un document de travail intermédiaire, qui prend en compte les retours d'expérience des trois premiers exercices de collecte, dont l'objectif est d'ajuster le contenu et d'améliorer la capacité d'exploitation des données collectées pour les missions de l'Autorité, et que l'Autorité soumet à la consultation publique afin de recueillir l'avis des parties prenantes.

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter les informations que l'Arafer envisage de collecter auprès des gestionnaires d'infrastructure. Il vise à consulter ces acteurs sur le périmètre couvert par le recueil de données, ainsi que sur le format de la collecte.

Les personnes intéressées peuvent apporter toutes les observations qu'elles souhaitent sur le projet de collecte et les problématiques qui y sont exposées.

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 8 mars 2019, soit :

- de préférence par email : consultation.publique@arafer.fr
- par courrier : Arafer – Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières
Tour Maine Montparnasse
33, avenue du Maine
BP 48
75755 Paris Cedex 15

L'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des commentaires qui lui auront été transmis, à l'exclusion des parties couvertes par un secret protégé par la loi et, le cas échéant, sous réserve des passages que les contributeurs souhaiteraient garder confidentiels.

A cette fin, les contributeurs sont invités à indiquer précisément les éléments qu'ils considèrent devoir être couverts par un secret protégé par la loi et à transmettre à l'Autorité une version de leurs contributions occultée de ces éléments.

L'Autorité pourra publier une synthèse des contributions (sous réserve des éléments confidentiels), sans faire mention, le cas échéant, de leurs auteurs.

Sommaire

1. RAPPEL DU CONTEXTE.....	4
1.1. Missions et objectifs de l'Autorité en matière d'observation du secteur ferroviaire.....	4
1.2. Pouvoirs de l'Autorité en matière de recueil d'informations.....	5
1.3. Périmètre de la collecte d'informations	5
2. INFORMATIONS DEMANDEES	6
2.1. Informations concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire.....	6
2.2. Informations relatives aux résultats économiques et financiers.....	10
3. FORMAT DES DONNEES COLLECTEES.....	12
4. FREQUENCE ET CALENDRIER DE LA COLLECTE.....	12
5. UTILISATION DES DONNEES COLLECTEES.....	14

1. RAPPEL DU CONTEXTE

1.1. Missions et objectifs de l'Autorité en matière d'observation du secteur ferroviaire

1. L'article L. 2131-1 du code des transports énonce que l'Autorité « *concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. [...] Sans préjudice des compétences de l'Autorité de la concurrence, elle assure le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et dispose à cette fin du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires que lui reconnaît l'article L. 1264-2.* »
2. L'article L. 2131-3 du même code dispose par ailleurs que l'Autorité « *assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau ferroviaire et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.* »
3. Enfin, le second alinéa de l'article L. 2131-4 du code des transports dispose que l'Autorité « *s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installation de service et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. A ce titre, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10* ».
4. Les missions imparties à l'Autorité au titre des articles L. 2131-1, L. 2131-3 et L. 2131-4 du code des transports impliquent des travaux d'analyse et des études régulières basés sur des éléments d'information quantitatifs et qualitatifs dont l'Autorité doit nécessairement disposer.
5. Les éléments que l'Autorité prévoit de collecter régulièrement doivent notamment lui permettre d'analyser selon plusieurs dimensions (géographique, temporelle, ainsi que par type d'activité et de trafic, par type d'entreprise) :
 - le fonctionnement du système de réservation et d'allocation des capacités du réseau ferroviaire ;
 - le degré d'utilisation, la qualité d'exploitation et l'entretien du réseau ferroviaire ;
6. Ces travaux, auxquels les décisions n° 2016-085 du 31 mai 2016 et n° 2017-065 du 5 juillet 2017 ainsi que le présent projet de décision se rattachent, s'inscrivent dans une double perspective :
 - la régulation du secteur, qui, pour les besoins des décisions et avis à rendre par l'Autorité, implique une connaissance approfondie du système de transport ferroviaire national ;
 - l'éclairage des décideurs publics et l'information des tiers, usagers, clients, autres acteurs du secteur ou citoyens, tels que prévus par l'article L. 2132-7 du code des transports qui vise « *toutes actions d'information nécessaires dans le secteur ferroviaire* ». Contribueront notamment à la réalisation de ce dernier objectif, la publication de notes et de rapports ainsi que la mise à disposition de données expurgées du secret des affaires.

7. Pour être en mesure d'assurer les missions qui lui sont attribuées, l'Autorité doit nécessairement disposer d'informations fiables, précises et détaillées (par zone géographique, par type d'activité et de trafic, par entreprise) sur le secteur, objet de la décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017 et du présent projet de décision. Il est en outre prévu de recueillir ces informations à fréquence régulière pour permettre un suivi et une appréciation efficaces des évolutions du système ferroviaire.

1.2. Pouvoirs de l'Autorité en matière de recueil d'informations

8. L'article L. 2132-7 du code des transports dispose, pour le secteur ferroviaire, que l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur [...]. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF.* »
9. Ce même article impose aux gestionnaires d'infrastructure, aux exploitants d'infrastructures de service et aux entreprises ferroviaires de communiquer à l'Autorité « *les 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.* »
10. L'article L. 2132-7 du code des transports permet par conséquent à l'Autorité d'imposer aux entités concernées la transmission de données ou d'informations, sans qu'elles puissent s'affranchir de cette obligation en invoquant le secret des affaires.
11. Enfin, l'Autorité rappelle que le défaut de communication des informations sollicitées constitue un manquement susceptible d'être sanctionné en application de l'article L. 1264-7 du code des transports. L'article L. 1264-9 du même code définit les sanctions encourues.

1.3. Périmètre de la collecte d'informations

12. En application des articles L. 2132-1 et L. 2122-1 du code des transports, l'Autorité exerce sa compétence sur le réseau ferré national et les lignes ferroviaires ouvertes à la circulation publique qui lui sont reliées, y compris les lignes d'accès aux installations de service ou celles desservant ou pouvant desservir plus d'un client final. A ce titre, les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire visés par le projet de collecte d'informations sont SNCF Réseau pour le réseau ferré national ainsi que tout gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire reliée au réseau ferré national, y compris le Tunnel sous la Manche pour ce qui concerne la portion située sur le territoire français.

2. INFORMATIONS DEMANDEES

2.1. Informations concernant l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

13. Pour réaliser ses analyses, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations techniques liées aux caractéristiques physiques du réseau ferroviaire (Onglet 3). Outre la fourniture du référentiel cartographique du réseau ferré national (format SIG de type shapefile), les informations listées ci-après sont déjà collectées¹, détaillées par catégorie UIC de voies principales avec une déclinaison par région administrative (anciennes régions administratives) d'une part, et par établissement d'autre part :

- La longueur du réseau, du réseau électrifié et du réseau à grande vitesse (en km de lignes et de voies principales) ;
- L'âge moyen du réseau ;
- La longueur des voies principales hors d'âge ;
- L'indice de consistance de la voie courante et des appareils de voie ;
- Les kilomètres de voies sous ralentissement (limitations temporaires et permanentes de vitesse) ;

14. Constatant que ces informations agrégées par région ou par établissement ne permettraient pas de comprendre l'évolution de la taille et de l'état du réseau ferré national (notamment son âge), l'Autorité envisage d'une part de collecter les informations listées au paragraphe précédent à la maille des sections élémentaires de ligne (SEL) et/ou des segments de gestion, et d'autre part de collecter à cette nouvelle maille les éléments complémentaires suivants :

- Le nombre de voies constitutives de chaque section. Dans le cas où le nombre de voies n'est pas constant sur l'ensemble de la section de ligne, l'Autorité envisage de demander de fournir la longueur de chaque voie ainsi que leur localisation (format SIG) ;
- Le statut des voies et des lignes constitutives de chaque section (fermées à la circulation, déclassées, neutralisées, etc.) au 31 décembre de l'année N et au 31 décembre N-1, ainsi que leur catégorie UIC ;
- L'électrification des voies de chaque section ainsi que le type d'électrification ;
- Les types de trafics autorisés (voyageurs et/ou fret) ;
- La vitesse maximale autorisée de chaque section et, le cas échéant, l'existence d'une limitation temporaire ou permanente de vitesse ;
- Le type de signalisation et mode de cantonnement ;
- Le type de ligne (ligne, raccordement, voie mère, voie de port, etc.).

Informations complémentaires :

- Les sections de ligne/segments de gestion seront identifiables par le numéro de ligne auquel ils appartiennent ainsi que par leurs points kilométriques de début (PKD) et de fin (PKF). Pour chaque section, l'Autorité envisage de demander de fournir les coordonnées géographiques (longitude et latitude) des PKD et PKF.
 - Les informations seront demandées au 31 décembre N ainsi qu'au 31 décembre N-1 pour la première année de collecte afin de pouvoir effectuer une analyse sur l'évolution annuelle.
-

¹ Voir décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017.

-
- La fourniture d'un fichier SIG permettant de reconstituer tout ou partie des informations peut se substituer, sous réserve de leur exploitabilité par les services de l'Arafer, à la fourniture des tableaux désagrégés par section de ligne.
-

Question 1 – Caractéristiques de l'infrastructure

- a. Les informations dont il est envisagé la collecte sur les caractéristiques du réseau appellent-elles des remarques ?
 - b. SNCF Réseau dispose-t-il en outre d'un suivi des portions de ligne ayant fait l'objet de travaux longs (engendrant des substitutions par ligne routière durant la durée des travaux), ainsi que d'une liste des portions de lignes ayant été sorties du périmètre des lignes exploitées ?
 - c. SNCF Réseau publie en open data le statut des lignes du RFN. Pouvez-vous transmettre à l'Autorité les règles de gestion/définitions permettant de classer les tronçons de ligne dans chacune des catégories listées (exploitée, neutralisée, neutralisée et conservée, fermée non déposée etc.)
 - d. Pouvez-vous rappeler les différences en matière de politique de maintenance et de renouvellement en fonction de la catégorie UIC des voies ?
- Les acteurs sont invités à faire part de tout autre élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.
-

15. Afin d'analyser les conditions d'accès au réseau ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations sur le fonctionnement du système d'allocation des capacités de circulation (Onglets 4 et 5). Les indicateurs collectés par l'Autorité doivent permettre de refléter à la fois les comportements de demande d'allocation et la qualité des réponses apportées par le gestionnaire d'infrastructure. Les indicateurs proposés sont à détailler par demandeur et par type de trafic :

- Allocation des capacités à la construction du service (septembre N-1) ;
 - Sillons-jours demandés, dont sillons-jours commandés au service mais touchés par des demandes tardives au service dans la même vie du sillon ; ces informations portent à la fois sur les demandes au service (DS) et les demandes tardives au service (DTS) ;
 - Sillons-jours et sillons-kilomètres attribués « fermes » ;
 - Sillons-jours « à l'étude » ;
 - Sillons-jours non attribués, dont sillons-jours affectés par des demandes irréalisables, sillons-jours commandés deux fois, sillons-jours commandés au service mais touchés par des demandes tardives au service dans la même vie du sillon (hors demandes répondues irréalisables), sillons-jours répondus irrecevables, sillons-jours sans fiches de tracés et sillons-jours exclus pour non qualité de l'outil de suivi de production ;
 - Sillons-jours non traités.
- A la facturation de l'acompte (octobre N-1) ;
 - Sillons-jours « fermes » modifiés ou supprimés par le demandeur et par le gestionnaire d'infrastructure, entre le début de la construction et la facturation de l'acompte. Cet indicateur permettra notamment de refléter différents comportements de demande d'allocation de capacités.
 - Sillons-jours et sillons-kilomètres facturés.
- Suivi des sillons à l'étude pour les demandes au service (DS et DTS) :
 - Sillons-jours affermis ;
 - Sillons-jours non attribués ;
 - Sillons-jours modifiés ou supprimés par le demandeur ;
 - Sillons-jours non traités. Les raisons expliquant le non traitement de ces sillons-jours doivent être précisées.

- Suivi du traitement des demandes en adaptation formulées pendant l'horaire de service (état des lieux collecté après la fin de l'horaire de service). Les informations sont détaillées selon la situation avant J-40, entre J-40 et J-7, et après J-7, J étant le jour de circulation. Cette distinction permet d'évaluer plus finement l'impact pour SNCF Réseau, en termes de demandes de sillons, de l'anticipation du pré-opérationnel à J-40 :
 - Suppression de sillons-jours par le demandeur ;
 - Création de sillons-jours par le demandeur ;
 - Modification de sillons-jours par le demandeur ;
 - Sillons-jours attribués et non-attribués par le gestionnaire d'infrastructure.
- Sillons-jours modifiés ou supprimés par les demandeurs ou le gestionnaire d'infrastructure, entre la facturation de l'acompte et la fin du service annuel.
- Les sillons et sillons-km commandés en dernière minute.
- Une extraction des systèmes d'information liés à la commande de l'ensemble des sillons en fin d'horaire de service (GESICO et DSDM).

16. Afin d'analyser le niveau de disponibilité de l'infrastructure ferroviaire et l'utilisation des capacités pour les besoins du gestionnaire d'infrastructure, l'Autorité souhaite recueillir des informations relatives aux fenêtres de capacités réservées, d'une part, et utilisées, d'autre part, pour les besoins de maintenance et de travaux :

- La programmation des capacités réservées pour les travaux (ou PGF : Programme Général des Fenêtres) à l'ouverture de la commande des sillons (décembre A-2 de l'HDS).
- La programmation des capacités réservées pour les travaux à la clôture des commandes de sillons (mi-avril A-1), à la publication de l'horaire de service (septembre A-1), en début d'HDS (mi-décembre A-1) et en cours d'HDS (date à déterminer à l'issue de cette consultation).
- L'ensemble des fenêtres travaux qui ont été réalisées sur l'horaire de service (état des lieux post HDS).

Informations complémentaires :

- Le suivi spécifique des sillons commandés en dernière minute (DSDM) ne figure pas dans la décision n° 2017-065, ni dans la précédente décision. Leur ajout permettra d'avoir un panorama complet des sillons commandés.
 - La transmission systématique des capacités réservées pour les travaux à plusieurs moments du processus d'allocation des capacités (décembre A-2, mi-avril A-1, septembre A-1) ainsi que des plages finalement utilisées en fin d'HDS permettra de donner une meilleure visibilité des échéances de transmission tout en assurant l'uniformité et la pérennité du format de ces données collectées aujourd'hui ponctuellement.
-

Question 2 – Capacités allouées

Les informations proposées sur l'allocation des capacités appellent-elles des remarques de votre part ? Les acteurs sont invités à faire part de tout autre élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

17. Afin d'analyser le degré d'utilisation du réseau ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations portant sur les circulations effectivement réalisées suite à l'allocation des capacités (Onglets 6, 7 et 8), à savoir :

- Pour le transport de voyageurs, le total des trains.km commerciaux réalisés (trains complets à charge et à vide), dont les trains.km à charge, les trains.km non commerciaux (haut-le-pied) et les tonnes.km brutes réellement circulées, détaillés par type de trafic, par entreprise ferroviaire et par convention pour ce qui concerne les services conventionnés ;
- Pour le transport de marchandises et les autres circulations (trains de travaux, trains d'essais, trains Gl...), le total des trains.km commerciaux dont les trains.km à charge, ainsi que les trains.km haut-le-pied et les tonnes.km brutes par type de trafic et par entreprise ferroviaire ;
- Pour chacune des circulations réalisées ou prévues au plan de transport (la veille du jour de circulation) y compris les circulations non réalisées : l'ensemble des horaires de passage théoriques et observés (ou à défaut modélisés) aux points remarquables (PR) du réseau, les incidents répertoriés aux différents PR, la composition du convoi, et le tonnage brut complet associé. Il conviendra de préciser si les informations renseignées sont théoriques, observées ou encore modélisées. Une absence d'observation devra signifier que le train a été annulé. Pour chaque circulation, il devra être précisé l'entreprise ferroviaire tractionnaire (et le cas échéant le candidat autorisé à l'origine de la commande de sillons) ainsi que le type de trafic.

Informations complémentaires :

- L'Autorité souhaite suivre l'ensemble des circulations ayant eu lieu sur le réseau, y compris les trains qui n'appartiennent ni aux activités de transport de voyageurs et au transport de marchandises (notamment les circulations techniques pour les besoins de l'infrastructure).
 - L'Autorité souhaite être en mesure de comprendre l'affectation des circulations à chaque activité et entreprise ferroviaire. Une nomenclature des codes TCT et UI en vigueur (ainsi que leurs dates de validité) devra être transmise à l'Autorité.
 - Les points remarquables (PR) du réseau devront être identifiables par leur point kilométrique ainsi que leur numéro de ligne.
-

Question 3 – Circulations prévues et réalisées

a. Les informations collectées sur les trafics et les tonnes.km brutes appellent-elles des remarques de votre part ?

b. Les acteurs sont invités à faire part de tout autre élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

18. Enfin, l'analyse du fonctionnement du marché ferroviaire amont doit nécessairement prendre en compte le suivi de la qualité de l'exploitation de l'infrastructure (Onglet 9). L'Autorité recueille actuellement à cette fin les indicateurs de qualité d'exploitation suivants :

- Au total sur le réseau exploité et par entreprise ferroviaire :

- Moyenne des minutes perdues aux 100 km circulés (taux de régularité à 5 minutes 0 secondes et 5 minutes 59 secondes) ;
- Cumul des minutes perdues et répartition par causes ;
- Nombre d'événements-origines ("EO") maîtrisables par le gestionnaire d'infrastructure.

Informations complémentaires :

- L'Autorité propose également de collecter, au sein d'une même base de données, le suivi des incidents répertoriés aux différents PR pour chaque circulation (voir paragraphe 17).
-

Question 5 – Qualité d'exploitation

Les informations collectées sur la qualité d'exploitation de l'infrastructure appellent-elles des remarques de votre part ?

Les acteurs sont invités à faire part de tout autre élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

2.2. Informations relatives aux résultats économiques et financiers

19. Pour s'assurer du bon fonctionnement du système ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille les informations économiques et financières suivantes (Onglet 10 et 11) :

- Le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes de l'entreprise accompagné des comptes annuels complets (bilan, compte de résultat et annexes) ;
- Les redevances perçues par le gestionnaire d'infrastructure au titre des prestations minimales ainsi que des prestations complémentaires, par type de trafic et par entreprise/client ;
- Le détail de calcul des redevances facturées (pour les prestations minimales) permettant d'identifier le nombre d'unités d'œuvre rattachées à chacune des circulations ;
- Le total des compensations fret perçues ;
- Le détail par zone géographique des charges de surveillance et entretien du réseau, par segment de gestion ; les segments de gestion seront identifiés par le numéro de ligne et les points kilométriques de début et de fin ; les caractéristiques techniques et administratives des segments de gestion devront par ailleurs être fournies ;
- Le détail des charges non géographisées de surveillance et d'entretien du réseau, selon la même nomenclature de poste de charges que les charges géographisées.
- Le détail par zone géographique des charges de gestion de la circulation, à la maille la plus fine disponible sans clé d'affectation ;
- Le détail des charges non géographisées de gestion de la circulation selon la même nomenclature de poste de charges que les charges géographisées ;
- Le détail des investissements réalisés durant l'exercice par compte projet ; les projets seront identifiés par les portions de ligne concernées et les points kilométriques de début et de fin afférents ;
- Le détail de toutes autres charges géographisées ou non permettant de recadrer avec les coûts fixes du réseau ;

Informations complémentaires :

- Le détail des charges, qu'elles soient géographisées ou non, devra être fourni selon une nomenclature par nature et destination cohérente, accompagnée des unités d'œuvres pertinentes pour expliquer la masse salariale, les achats et les opérations sous-traitées.
-

Question 6 – Résultats économiques et financiers

a. Les informations collectées sur les résultats économiques et financiers appellent-elles des remarques de votre part ?

b. SNCF Réseau communique régulièrement sur le montant des investissements de renouvellement par catégorie de voie UIC. Pouvez-vous détailler la méthodologie employée pour consolider ces montants ?

c. Les acteurs sont invités à faire part de tout autre élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.

3. FORMAT DES DONNEES COLLECTEES

20. L'annexe au présent projet de décision a pour vocation de fournir un exemple de formalisme concret et conforme aux besoins de l'Autorité. Cette dernière est équipée techniquement pour pouvoir manipuler des bases de données de grande taille, sous différents formats. Elle peut, dès lors, sur demande et sous condition d'un accord préalable, accepter la transmission de données issues d'extractions directes des systèmes d'information des acteurs. Les acteurs souhaitant mettre en place ce type d'échange (qui peut, par la suite, être automatisable) doivent prendre contact avec l'Autorité dès la publication de la décision pour présenter leurs systèmes d'information et les extractions susceptibles d'être effectuées. A défaut, les annexes proposées sont à remplir par les gestionnaires d'infrastructure.
21. Toutes les transmissions d'informations d'extractions directes des systèmes d'information devront s'accompagner d'un descriptif des données fournies (périmètre, définition des variables et acronymes) permettant aux services de l'Autorité de reconstituer sans biais les informations requises dans la présente décision.

Question 8 – Format de la collecte

Envisagez-vous de mettre en place des processus de transmission automatisable des informations à l'Autorité ?

Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité. A défaut, les formats présentés seront retenus dans la version finale.

4. FREQUENCE ET CALENDRIER DE LA COLLECTE

22. Afin de mener les travaux nécessaires relatifs au suivi régulier du marché ferroviaire amont ainsi que dans le cadre de la régulation de la tarification de l'accès au réseau ferroviaire, l'Autorité propose de collecter les informations décrites en section 2 selon la fréquence et le calendrier de transmission suivant :

Nature des informations	Fréquence et calendrier de transmission
Caractéristiques du réseau (paragraphe 13)	Collecte annuelle pour les années 2018 et suivantes. Les informations portant sur l'année N sont à transmettre au plus tard le 15 mars de l'année N+1, à l'exception des informations pour 2018 qui doivent être transmises au plus tard le 15 septembre 2019.
Capacités allouées (paragraphe 14)	Collecte annuelle pour les HDS 2018 et suivants. Les capacités allouées à la construction du service et à la facturation doivent être transmises : - au plus tard le 15 septembre 2019 pour les horaires de service 2018 et 2019 ;

	<ul style="list-style-type: none"> - au plus tard le 15 novembre de l'année N-1 à partir de l'HDS 2019 (exemple : 15 novembre 2019 pour l'HSD 2020) <p>Le suivi des demandes en adaptation, des modifications et suppressions et le suivi de la qualité des sillons fret doivent être transmis :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au plus tard de 15 septembre 2019 pour l'horaire de service 2018 ; - au plus tard le 15 mars de l'année N+1 à partir de l'HDS 2019 (exemple : 15 mars 2020 pour l'HDS 2019).
Circulations réalisées (paragraphe 15)	<p>Collecte semestrielle pour les années 2018 et suivantes.</p> <p>Les informations du 1^{er} semestre N sont à transmettre au plus tard le 15 septembre N.</p> <p>Les informations du 2^{ème} semestre N sont à transmettre au plus tard le 15 mars N+1.</p>
Qualité de l'exploitation de l'infrastructure (paragraphe 16)	<p>Collecte annuelle pour les HDS 2018 et suivants.</p> <p>Les informations doivent être transmises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au plus tard le 15 septembre 2019 pour l'HDS 2018 ; - au plus tard le 15 mars N+1 pour les HDS 2019 et suivants.
Résultats économiques et financiers (paragraphe 17)	<p>Collecte annuelle pour les exercices comptables et HDS 2018 et suivants.</p> <p>Les informations sur les redevances perçues doivent être transmises :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au plus tard le 15 septembre 2019 pour l'année et l'HDS 2018 ; - au plus tard le 15 mars N+1 pour les années/HDS 2019 et suivants. <p>Les informations sur les résultats comptables de l'exercice N sont à transmettre au plus tard le 15 septembre N+1.</p>

Question 9 – Fréquence de collecte

La fréquence et le calendrier de collecte proposés par l'Autorité 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.

5. UTILISATION DES DONNEES COLLECTEES

23. Pour l'exercice des missions de régulation de l'Autorité et dans le souci de ne pas multiplier auprès des entreprises les demandes de communication des mêmes données par d'autres services, les données collectées seront conservées, traitées et utilisées par la direction du transport ferroviaire, la direction des affaires financières et la direction des études et de l'observation des marchés.
24. En outre, l'Autorité rappelle que le secret des affaires fait l'objet d'une protection lors de la transmission régulière d'informations à l'Autorité. Il résulte en effet des dispositions de l'article L. 1261-2 du code des transports que « *les propositions, avis et décisions de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières sont motivés et rendus publics, sous réserve des secrets protégés par la loi. / Ses rapports sont également rendus publics, dans les mêmes conditions* ». En outre, les agents de l'Autorité sont soumis à des obligations légales et réglementaires rappelées par la charte de déontologie de l'Autorité, et notamment au secret et à la discrétion professionnels (décision n° 2018-002 du 15 janvier 2018). En particulier, l'article L. 1261-3 du même code précise que « *les agents de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (...) sont tenus au secret professionnel pour les faits, actes et renseignements dont ils ont pu avoir connaissance en raison de leurs fonctions. / Le non-respect du secret professionnel établi par une décision de justice entraîne la cessation d'office des fonctions au sein de l'Autorité* ». Enfin, aux termes du 2° de l'article L. 311-5 du code des relations entre le public et l'administration, ne sont pas communicables « *les autres documents administratifs dont la consultation ou la communication porterait atteinte : (...) h) ou sous réserve de l'article L. 124-4 du code de l'environnement, aux autres secrets protégés par la loi* ».
25. Outre l'utilisation qui en sera faite pour les besoins propres à l'exercice des missions de régulation de l'Autorité, les données collectées pourront également alimenter des actions d'information, dans le respect des secrets protégés par la loi. Dans ce cadre, l'Autorité prévoit de publier sur son site Internet et dans son rapport annuel des indicateurs portant sur les services proposés, afin de répondre au besoin d'information des usagers, des clients et du grand public. Ces indicateurs pourront par exemple rendre compte, à la maille du marché concerné, du chiffre d'affaires global, du volume de trafic, du nombre de passagers transportés, du volume de tonnes transportées des minutes perdues par circulation et, le cas échéant, de l'intensité concurrentielle.
26. Sous les mêmes réserves tenant à la protection des secrets protégés par la loi, l'Autorité pourra utiliser, le cas échéant, les informations collectées pour des présentations dans le cadre de manifestations publiques (colloques, séminaires, conférences...). Les informations publiées et/ou communiquées seront agrégées et/ou retraitées, de manière à préserver la confidentialité des données.
27. Les obligations mises à la charge de l'Autorité, en application de l'article L. 312-1-1 du code des relations entre le public et l'administration, concernant notamment la publication de données et informations qui présenteraient pour le public un intérêt économique et qui ont été recueillies dans le cadre de ses missions ne sauraient remettre en cause la confidentialité des données couvertes par des secrets protégés par la loi.
28. En tout état de cause, les données collectées ne pourront être utilisées ni dans le cadre de procédures de règlement de différend, ni dans le cadre de procédures de sanction.