

Consultation publique

Projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs

Réponse du groupe TRANSDEV

Début : 24 mai 2019

Fin : 7 juin 2019

Contexte

A compter du 3 décembre 2019¹, les autorités organisatrices de transport (ci-après les « AOT ») auront la faculté d'ouvrir à la concurrence leurs services ferroviaires de voyageurs conventionnés. Dans cette perspective, la transmission aux autorités organisatrices de transport d'informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public, d'une part, et la communication des informations utiles aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public pour leur permettre de préparer une offre, d'autre part, constituent un enjeu essentiel pour la réussite de l'ouverture à la concurrence.

L'article L. 2121-19 du code des transports, introduit par la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, impose aux entreprises ferroviaires fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, aux gestionnaires d'infrastructures et aux exploitants d'installations de service de transmettre à l'AOT, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires. Cet article renvoie à un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité, le soin de déterminer ses conditions d'application.

De plus, l'article L. 2121-16 du code des transports, également introduit par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, prévoit une obligation des AOT de communiquer aux opérateurs participant à la procédure de passation d'un contrat de service public toutes les informations utiles pour préparer leur offre. Cet article renvoie à un décret en Conseil d'Etat, pris après avis de l'Autorité, le soin de déterminer ses conditions d'application.

Enfin, le II de l'article 21 de la loi du 27 juin 2018 précitée, dans sa version résultant de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, renvoie également à un décret en Conseil d'Etat le soin de fixer la liste minimale des éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant transféré par SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice ainsi que le délai dans lequel, après la demande de transfert, SNCF Mobilités les met à disposition de cette dernière.

¹ Article 8 du règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer

La détermination des conditions d'application des articles L. 2121-16 et L. 2121-19 du code des transports ainsi que de l'article 21 de la loi du 27 juin 2018 précitée est cruciale pour l'effectivité et la réussite de la mise en concurrence des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs. Il est donc essentiel que l'ensemble des acteurs du système ferroviaire puisse s'exprimer dans le cadre de la présente consultation publique sur les dispositions du projet de décret.

Objet et modalités de la consultation publique

Eu égard aux enjeux cruciaux qui s'attachent à la transmission des informations, prévue tant par l'article L. 2121-19 que par l'article L. 2121-16 du code des transports, liée à la nécessité de garantir le caractère équitable et non-discriminatoire de la procédure de mise en concurrence et l'absence d'avantages à l'entreprise ferroviaire sortante pour ne pas porter atteinte à l'égalité de traitement des candidats ainsi qu'à la nécessité de garantir le niveau de sécurité requis du matériel roulant transféré par SNCF Mobilités à l'autorité organisatrice sur le fondement du II de l'article 21 de la loi du 27 juin 2018 précitée, l'Autorité, saisie d'un projet de décret d'application de ces trois articles, souhaite consulter le secteur avant de rendre son avis.

A cet égard, l'Autorité souhaite avoir un retour des acteurs sur les dispositions du projet de décret ainsi que sur les premières analyses qu'elle a pu en faire. Ces premières analyses ne sauraient préjuger du contenu de l'avis que l'Autorité sera amenée à rendre *in fine* sur le projet de décret et qui sera notamment alimenté par les réponses à la présente consultation publique.

Les personnes intéressées peuvent répondre aux questions posées et apporter toutes les contributions qui leur apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité sur ce sujet au plus tard le 7 juin 2019 par courriel à l'adresse : consultation.publique@arafer.fr.

Sauf demande contraire expressément formulée, l'Autorité, dans un souci de transparence, publiera l'intégralité des contributions qui lui auront été transmises, 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.

À 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.

La présente consultation publique est organisée autour des quatre problématiques que l'Autorité estime essentielles. Les contributeurs demeurent cependant libres de s'exprimer sur d'autres aspects du projet de décret

SUR LE CHAMP D'APPLICATION DU PROJET DE DECRET

1. Le projet de décret prévoit que les dispositions relatives aux informations afférentes aux contrats de service public, transmises aux autorités organisatrices, qu'il définit s'appliquent sous réserve des stipulations contenues dans :
 - les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs attribués après publicité et mise en concurrence ou en application de l'article L. 2121-17 du code des transports ;
 - les conventions conclues en application des articles L. 2121-4, L. 2141-1 ou L. 2121-6 du code des transports dans leur rédaction antérieure au 25 décembre 2023 dès lors que leurs stipulations sont plus favorables aux autorités organisatrices ;
 - les contrats conclus après la publication du décret entre, d'une part, les autorités

organisatrices et, d'autre part, les gestionnaires d'infrastructure ou les exploitants d'installations de service.

Question : Avez-vous des observations à formuler sur les dérogations prévues aux dispositions du projet de décret ?

Aucune observation à formuler.

2. SUR LES INFORMATIONS CONCERNEES

2.1. Sur la transmission aux AOT des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public

2. En application du dernier alinéa de l'article L. 2121-19 du code des transports, le projet de décret définit la liste des catégories d'informations présumées exigibles par l'AOT, sans que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service (ci-après les « fournisseurs d'informations ») puissent invoquer le secret des affaires pour faire obstacle à leur transmission.

A cette fin, quatre annexes définissent les informations dont la transmission peut être demandée par les AOT aux entreprises ferroviaires (annexe 1), aux gestionnaires d'infrastructure (annexe 2) aux gestionnaires de gares (annexe 3) et aux exploitants d'installations de service autres que les gares de voyageurs (annexe 4). Les annexes sont composées d'une première colonne contenant les grandes catégories d'informations (exemple : « suppression ou retard de trains ») lesquelles sont complétées par une description plus détaillée (ex : « causes des suppressions de trains »). Celles-ci sont jointes au présent document de consultation.

3. Si, en première approche, il peut apparaître indispensable que la liste des informations minimales fixée par le futur décret soit la plus précise possible, il est toutefois difficile d'identifier *ex ante* toutes les informations nécessaires à la préparation des appels d'offres. Ceci est particulièrement vrai dans le contexte spécifique de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés où l'opérateur historique est *de facto* le seul à connaître précisément et à disposer de la totalité de ces informations. La liste des informations minimales devant impérativement être transmises aux AOT a néanmoins vocation à être précisée dans un futur proche, dès que les AOT disposeront, à la lumière des premières procédures de mise en concurrence réalisées, d'une vision plus précise des informations qui leur sont nécessaires pour l'élaboration des appels d'offres ainsi qu'aux entreprises ferroviaires pour y répondre. Les retours d'expérience des pays européens qui ont ouvert les services de transport ferroviaire conventionnés (Allemagne, Royaume-Uni, Suède notamment) illustrent tout à la fois la difficulté, voire l'impossibilité de définir en amont de l'ouverture à la concurrence toutes les informations nécessaires et l'intérêt de construire progressivement une liste aussi détaillée que possible.

Toutefois, un certain nombre d'informations qui semblent nécessaires aux AOT, pour piloter les conventions et préparer les appels d'offre, n'apparaissent pas dans les annexes auxquelles renvoie l'article 2 du projet de décret. A titre d'exemple :

- Il est prévu la communication d'informations financières historiques mais il n'est pas fait mention d'informations financières prévisionnelles jusqu'à la fin de la convention en cours.
- La transmission d'un plan de transport détaillé qui décrit précisément l'affectation des matériels roulants n'est pas explicitement prévue.
- La transmission des plans de maintenance actualisés des matériels roulants n'est pas

mentionnée.

- Si la transmission d'un certain nombre d'informations est prévue s'agissant des installations de maintenance, les informations relatives aux modalités d'organisation de la coactivité entre services ferroviaires utilisateurs ne sont pas mentionnées.
- De même, les données relatives aux ressources humaines apparaissent bien trop restreintes et globales. De nombreuses autres données pourraient être utilement transmises aux AOT, telles que la liste des personnels, les informations relatives à leur formation initiale/continue, leur ancienneté et leur parcours, la cartographie précise des compétences des personnels, l'affectation actuelle précise de chaque individu, etc.

De manière générale, il serait préférable que les données transmises soient brutes et non retraitées afin d'éviter tout biais dans l'analyse de celles-ci. En effet, des données brutes pourraient permettre aux AOT d'effectuer leurs propres simulations selon leurs besoins spécifiques, qui peuvent différer dans le temps et entre AOT. Par ailleurs, ces données brutes permettraient d'automatiser les transferts d'informations aux AOT. Enfin, de telles données brutes permettraient d'éviter que soient systématiquement transmises aux AOT des données à la maille de la convention actuelle.

Questions :

- Les informations listées aux annexes 1 à 4 du projet de décret vous semblent-elles complètes ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les informations qu'il vous semble indispensable/utile d'y ajouter ? Pourquoi ?

Sur la question du matériel roulant, la liste ne nous paraît pas complète notamment sur les questions en liens avec la maintenance du matériel roulant. A ce stade nous souhaitons d'ailleurs mettre en lumière de nouveaux éléments qui confirment notre position sur la question de la maintenance dans ce décret.

Nous avons toujours considéré que les éléments de la maintenance et le descriptif des opérations doivent être intégrés dans les données transmises, et que nous ne pouvons pas nous limiter au plan de maintenance constructeur.

Le Décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires à son article 51 précise que l'entité chargée de l'entretien met en place un système d'entretien pour ces véhicules et, au moyen de ce système, « Veille à ce que les véhicules soient entretenus conformément au carnet d'entretien de chaque véhicule établi à partir notamment du retour d'expérience et aux exigences en vigueur, y compris les règles en matière d'entretien et les dispositions pertinentes des spécifications techniques d'interopérabilité, dites « STI ».

Le règlement d'exécution EE2019/79 de la Commission Européenne du 16 mai 2019 concernant les STI ECE indique à l'article 5 paragraphe 5 i) que : « Lorsqu'il y a changement d'entité chargée de l'entretien, le détenteur, conformément à l'article 47, paragraphe 6, de la directive (UE) 2016/797, informe immédiatement l'entité d'enregistrement visée à l'article 4, paragraphe 1, de la décision de la Commission 2007/756/CE (9) et demande la mise à jour du registre des véhicules. Dans ce cas: i) « la précédente entité chargée de l'entretien remet sans délai la documentation d'entretien au détenteur; »

Si cette « documentation d'entretien » n'est pas décrite ni dans le projet de révision, ni dans le règlement actuel ECM 445/2011/CE, elle est décrite précisément dans le guide d'application du règlement actuel 445/2011/CE publié par l'ERA, dit « guide 100 », §10 (pages 68 à 71) la constitution d'un dossier d'entretien (Maintenance File). Le niveau

d'exigence est très élevé, il intègre : spécifications, descriptions, plans mais aussi la description exhaustive du schéma de maintenance pour tous les niveaux, incluant catalogues pièces, instructions et modes opératoires.

Sur les données relatives aux ressources humaines, les informations nous semblent largement incomplètes. Si nous souhaitons pouvoir garantir auprès des salariés transférables des actions managériales efficaces, nous avons besoin de connaître l'exhaustivité de leur parcours à la SNCF et les informations en liens avec leurs formations initiales et continues ainsi que les informations en lien avec les aspects sécuritaires.

Nous nous étonnons que certains éléments figurant dans l'article 1 de l'arrêté du 17 mars 2016 listant les informations transmises annuellement par SNCF Mobilités aux AO régionales de transport ferroviaire ne soient pas repris :

- **en ce qui concerne le personnel Au 2° i) de ce même article**, « L'organisation générale des moyens humains, notamment la présentation de l'organisation de l'exploitant sur le territoire et ses principales évolutions, les éventuelles évolutions des compétences mises en œuvre par l'exploitant et le volume des effectifs, en équivalent temps plein, nécessaires à l'exécution des services faisant l'objet de la convention ; »
- **sur la maintenance** : « L'organisation de la maintenance, notamment la politique pluriannuelle, les investissements et grosses opérations réalisés et prévisionnels à un an et, le cas échéant, les éléments permettant de justifier le taux de disponibilité du matériel roulant ; »

- La description des informations y figurant vous semble-t-elle suffisamment précise ?

- La communication de données brutes non retraitées vous semble-t-elle préférable ?

Si les données brutes peuvent avoir une valeur ajoutée, elles ne doivent pas être les seules données transmises.

4. S'agissant plus spécifiquement des éléments financiers listés dans les annexes, il apparaît que :

- Le projet de décret ne prévoit pas de rapprochement systématique entre les données comptables (brutes ou reconstituées) transmises et les comptes séparés établis selon les règles et méthodes comptables validés par l'Autorité. Ce rapprochement apparaît pourtant indispensable pour garantir la fiabilité des données transmises.

- La liste relative aux éléments financiers prévoit des chiffrages en cas de changement de méthode pour l'affectation des charges par destination ou par ligne. En termes de stabilité et de comparabilité des données, il apparaît que la possibilité pour l'entreprise ferroviaire de faire évoluer ses règles d'affectation sur la durée de la convention peut entraîner des difficultés dans le suivi et la compréhension des données fournies.

- Les règles d'affectation des charges et produits aux comptes par destination ou de ligne peuvent dépendre des objectifs et des périmètres d'analyse ; or l'annexe ne prévoit pas de mise à disposition de bases brutes de données, non retraitées (cf. point 3 ci-dessus).

Question :

En ce qui concerne plus spécifiquement les éléments financiers listés dans l'annexe 1 prévue par l'article 2 du projet de décret, souhaitez-vous que ces annexes précisent les éléments de contrôle et de garantie de la fiabilité des informations transmises qui pourraient être apportés ?

Nous considérons que pour avoir une utilisation efficace des données, nous devons avoir les règles de répartition et méthodes de comptabilisation afin de comprendre la

2.2. Sur les informations devant être transmises aux candidats à la procédure de passation d'un contrat de service public

5. Le projet de décret fixe la liste des informations transmissibles par les AOT aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public. Sont visés :
- 1° les spécifications de l'autorité organisatrice pour l'exploitation du service, notamment :
 - a) les obligations de service public dont l'opérateur devra s'acquitter ainsi que les zones géographiques concernées ;
 - b) les objectifs de qualité de service ;
 - c) les éléments de tarification et les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport ;
 - d) les éléments de rémunération et notamment les paramètres sur la base desquels les compensations, s'il y a lieu, et les contributions seront calculées ;
 - e) la nature et l'ampleur des droits exclusifs accordés ;
 - 2° l'état des lieux des biens et des ressources qui pourraient être utilisés pour l'exploitation du service, notamment :
 - a) les principales caractéristiques techniques et financières des matériels roulants mis à disposition par l'autorité organisatrice ;
 - b) l'historique de la maintenance de ces matériels ;
 - c) la description de l'état des matériels et des éléments de coûts d'entretien de ces derniers dont dispose l'autorité organisatrice ;
 - d) la localisation et la description des sites de maintenance et de remisage ;
 - e) la localisation et la description des distributeurs de titres de transport mis à disposition par l'autorité organisatrice ;
 - f) les données financières sur les biens immobilisés ;
 - g) la description des spécifications et de l'état de l'infrastructure ferroviaire et de ses conséquences sur l'exploitation ainsi que les éventuels travaux envisagés ;
 - h) la description des gares et haltes et des prestations régulées y étant fournies ;
 - i) les informations relatives au personnel susceptible d'être transféré en cas de changement d'attributaire du contrat ;
 - 3° l'historique des données pertinentes de l'exploitation précédente du service concerné, notamment :
 - a) l'offre de transport comprenant la composition-type des trains, les suppressions et les retards de trains et leurs causes, la fraude et les actes de malveillance ;
 - b) le nombre et la typologie des titres de transport et des abonnements vendus ;
 - c) la fréquentation des services ;
 - d) le résultat opérationnel des services ;
 - e) le détail des recettes et les compensations tarifaires versées ;
 - f) les charges globales d'exploitation assorties du détail des montants des redevances versées au titre de l'utilisation des infrastructures et des gares de voyageurs, ainsi que des charges d'énergie.
6. Des incohérences peuvent être relevées entre les informations demandées par l'article 7 du projet de décret (informations à communiquer aux opérateurs économiques participant à la préparation à la procédure de passation d'un contrat de service public) et les annexes définies par l'article 2 (informations transmises aux AOT) qui ne permettent pas aux AOT de bénéficier de toutes les informations qui leur seraient pourtant indispensables afin de leur permettre de préparer une éventuelle procédure de mise en concurrence des contrats de service public. A titre d'exemple, l'article 7 prévoit la communication de « la description de l'état des matériels et des éléments de coûts d'entretien de ces derniers dont dispose l'autorité organisatrice ». Pour autant, l'annexe 1 ne fait pas référence au coût d'entretien des matériels roulants, de sorte que l'AOT ne dispose pas de cette information quand bien même celle-ci apparaît indispensable dans le cadre de la préparation de son appel d'offres.

Par ailleurs, une interrogation peut se faire jour concernant la maille géographique des informations transmises dans le cadre de l'article 7 du projet de décret. Il existe, en effet, un risque que les informations soient transmises à la maille de la convention actuelle (dès lors que ce sont ces informations dont seront destinataires les AOT, cf. partie 2.1 ci-dessus) et non à la maille du lot mis

en concurrence. Ceci renforce la nécessité que soient transmises aux AOT des données brutes et non retraitées par l'opérateur afin de permettre aux AOT de mettre, ensuite, à la disposition des candidats les données à la maille du lot concerné.

Questions :

- La liste de données concernées vous paraît-elle complète et suffisamment précise ?

Cf réponse sur les plans de maintenance actualisés formulée à la section 2.1 de cette présente consultation.

- Avez-vous des observations à formuler concernant les différences de contenu entre cette liste d'informations et celles figurant dans les 4 annexes susmentionnées ?

La liste demandée par les AO doit être cumulative avec la liste concernant les données qui devront être transférées aux opérateurs entrants. Il faut conserver une cohérence entre le niveau d'information que doit pouvoir recevoir l'opérateur répondant à l'appel d'offres avec la liste des informations susceptibles d'être recueillies par l'AOT en amont de la part de l'opérateur sortant.

- La communication de données brutes non retraitées pourrait-elle être utile aux AOT pour la définition des lots mis en concurrence puis pour permettre à celles-ci de transmettre aux candidats des informations à la maille du lot concerné ?

Les éléments communiqués par l'opérateur sortant doivent pouvoir être cohérents avec le périmètre des futurs services mis en concurrence. L'opérateur ne doit pas avoir un raisonnement global historique, mais il doit être en mesure de consolider les éléments à différents niveaux, quitte à réunir des données procédant de plusieurs contrats.

3. SUR LA PROCEDURE DE TRANSMISSION DES INFORMATIONS

3.1. Sur la demande de transmission d'informations

7. Le projet de décret prévoit que toute transmission d'informations se fait sur demande écrite des AOT précisant la nature, l'ancienneté, le niveau de détail et, le cas échéant, la périodicité des informations demandées.

Questions :

- Cette règle appelle-t-elle des observations de votre part ? De manière générale, éprouvez-vous des difficultés à définir avec précision les données dont vous sollicitez la communication ?

- Un mécanisme de transmission automatique et/ou périodique de certaines informations par les fournisseurs d'informations aux AOT vous semblerait-il plus approprié et, si oui, pour quelles informations ?

3.2. Sur la période éligible à la transmission d'informations

8. S'agissant de l'antériorité des informations dont la communication peut être sollicitée, le projet de décret prévoit deux séries de règles :
 - Lorsque le fournisseur d'informations est une entreprise ferroviaire :
 - Pour les conventions conclues avec SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023, les AOT ne

peuvent demander d'informations antérieures à la date la plus ancienne entre le début de la convention et trois ans avant la date de la demande ;

- Dans les autres cas, il ne peut être demandé d'informations antérieures au début du contrat de service public en cours à la date de la demande.
- Lorsque le fournisseur d'informations est un exploitant d'installation de service ou un gestionnaire d'infrastructure, il ne peut être demandé d'informations antérieures aux trois années précédant la demande.

Il apparaît que ces règles pourraient ne pas permettre à l'AOT de disposer d'une connaissance suffisante des conditions d'exécution du contrat. Une période d'antériorité de 5 ans, voire plus si nécessaire, jusqu'à laquelle il serait possible de remonter, apparaîtrait plus appropriée afin de permettre aux AOT de préparer leurs appels d'offre en toute connaissance de cause.

Questions : Les règles définies dans le projet de décret appellent-elles des observations de votre part ? Dans l'affirmative, quelles règles alternatives pourraient être prévues ? L'application d'une période d'antériorité de 5 ans à compter de la demande vous paraît-elle appropriée ?

Nous estimons que le texte ainsi rédigé complique la tâche des opérateurs lors de la réponse aux appels d'offres. A minima nous appuyons fortement la position de l'ARAFER, visant à étendre la période d'antériorité à 5 ans.

Sur les délais de transmission et la notion d'information « disponible »

9. S'agissant de la procédure de transmission des informations listées aux annexes 1 à 4 du projet ou des autres informations exigibles par les autorités organisatrices en application de l'article L. 2121-19 du code des transports, le projet de décret prévoit que :

- Pour les informations dont le fournisseur estime qu'elles ne relèvent ni des annexes 1 à 4, ni des informations visées à l'article L. 2121-19 du code des transports, le fournisseur d'informations dispose d'un délai d'un mois à compter de la réception de la demande pour faire connaître son refus motivé de transmission.
- Pour les informations relevant de la liste des catégories mentionnées à ces mêmes annexes ou exigibles en application de l'article L. 2121-19 du code des transports :
 - Lorsque l'information demandée est disponible, le fournisseur d'informations dispose d'un délai de deux mois à compter de la réception pour les transmettre.
 - Lorsque l'information demandée n'est pas disponible, le fournisseur d'informations doit transmettre à l'AOT, dans un délai de deux mois à compter de la demande :
 - ✓ les motifs d'indisponibilité de l'information demandée et, le cas échéant, la liste des informations approchantes disponibles ;
 - ✓ un devis de production de l'information demandée ou, à défaut, d'une information approchante, qui indique un délai raisonnable de production de l'information (au maximum six mois pour les informations mentionnées dans les annexes 1 à 4) et, le cas échéant, le montant prévisible de la contrepartie financière correspondante.
 - Est qualifiée d'information « disponible » l'information existante ou nécessitant des opérations simples de traitement et de mise en forme de données existantes.

10. Il apparaît que le dispositif, tel qu'il est envisagé, peut être une source de difficultés importantes

pour l'accès aux données pour les AOT. Les points suivants font, en particulier, l'objet d'interrogations :

- Ce dispositif confère aux fournisseurs d'informations une large marge de manœuvre pour déterminer si les informations demandées entrent ou non dans le champ d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ainsi que pour déterminer si l'information est disponible ou ne l'est pas. En particulier, l'opérateur historique étant aujourd'hui la seule entité disposant de la totalité des informations relatives aux contrats de service public, il apparaît difficile voire impossible de vérifier, *a priori*, si le caractère disponible ou indisponible d'une information est établi.
 - Par ailleurs, la notion d'information disponible, avec une définition très large, risque de conduire à ce que l'opérateur ne transmette pas, ou dans des délais longs, certaines informations pourtant indispensables pour les AOT, en particulier celles qui sont listées dans les annexes 1 à 4 prévues par l'article 2 du projet de décret.
 - La possibilité donnée aux fournisseurs d'informations de fournir à l'AOT la liste des informations «*approchantes*» disponibles, lorsque l'information est considérée comme indisponible, pourrait être source de difficultés dès lors que cette notion n'est pas définie et qu'elle sera donc soumise à la libre appréciation des fournisseurs d'informations.
 - Les délais impartis tout au long de la procédure (auxquels viennent s'ajouter ceux relatifs à la mise en place du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, cf. partie 4 infra) pourraient avoir pour conséquence de retarder la communication d'informations et la mise en concurrence effective des contrats de service public. En ce qui concerne plus spécifiquement les données disponibles, le délai de deux mois, prévu par le projet de décret, apparaît excessif, en particulier pour les données listées dans les annexes 1 à 4. Dans la mesure où celles-ci sont anticipables, elles devraient pouvoir être produites de manière automatique, à la demande des AOT et dans des délais plus courts.
11. Ainsi, il apparaît que les données listées dans les annexes 1 à 4, qui sont indispensables pour les AOT, devraient être considérées comme des informations réputées disponibles. Tel est bien le sens de l'article L. 2121-19 du code des transports qui renvoie au décret en Conseil d'Etat le soin de préciser notamment «*une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa [de cet] article*» concernant la transmission d'informations aux AOT. Pour en simplifier la production, ces informations pourraient correspondre essentiellement à des données brutes, sans retraitement de la part de l'opérateur. La non-disponibilité des autres données devrait quant à elle être limitée à des cas très spécifiques nécessitant des retraitements conséquents de la part de l'opérateur.

Questions :

Quelles sont vos observations sur les dispositions prévues dans le projet de décret ainsi que sur les remarques exposées, en particulier concernant :

- *la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier si les informations entrent dans le champ d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ?*
 - *la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier le caractère disponible ou non d'une information ?*
 - *la possibilité de considérer l'intégralité des informations listées dans les annexes 1 à 4 comme disponibles ?*
 - *la possibilité pour l'opérateur de fournir des données brutes et non retraitées ?*
 - *les délais impartis aux fournisseurs d'informations pour communiquer ou non les données demandées ?*
 - *la notion d'information «*approchante*» et la définition qui pourrait être proposée ?*
-

3.3. Sur l'application d'une contrepartie financière à la transmission de certaines informations

12. Le projet de décret prévoit que, dans certaines hypothèses, la communication d'informations à l'AOT peut être subordonnée au paiement d'une contrepartie financière. Les règles proposées sont les suivantes :
- Pour les conventions conclues avec SNCF Mobilités avant le 25 décembre 2023 :
 - Aucune contrepartie financière ne peut être exigée pour la communication d'informations visées dans les annexes au projet de décret, qu'elles soient disponibles ou indisponibles ;
 - Une contrepartie financière pourra être exigée pour les informations non visées dans les annexes mais relevant de l'article L. 2121-19 lorsque leur production implique « l'engagement d'investissements significatifs au regard de la valeur de la convention ».
 - Dans les autres cas :
 - S'agissant des informations dont la transmission est prévue par la convention de service public, seule la contrepartie financière qui y est éventuellement prévue est exigible ;
 - S'agissant des informations dont la transmission n'est pas prévue par la convention, une compensation pourra être exigée en cas d'indisponibilité d'une information devant être communiquée en application des annexes ou de l'article L. 2121-19 du code des transports comme mentionné précédemment. Dans cette hypothèse, son montant sera limité au total des coûts additionnels de production des informations afférentes à la demande de l'AOT.
13. Il apparaît qu'une contrepartie financière pourrait, le cas échéant, s'appliquer à des cas de demandes « non disponibles » uniquement dans la mesure où celles-ci seraient très restreintes dans leur définition (cf. partie 3.3 ci-dessus). De fait, l'intégralité des informations prévues dans les annexes 1 à 4, dès lors qu'elles devraient être systématiquement considérées comme disponibles et où elles pourraient être produites sous la forme de données brutes, devraient être transmises à l'AOT sans contrepartie financière.

Question : La possibilité d'exiger une contrepartie financière à la communication d'informations, dans les conditions ci-dessus rappelées, appelle-t-elle des observations de votre part ?

3.4. Sur la vérification de la sincérité des informations transmises

14. L'article 5 du projet de décret prévoit que le fournisseur d'informations garantit la sincérité des informations transmises. Les autorités organisatrices ont la possibilité de désigner à leurs frais un organisme tiers pour vérifier auprès des fournisseurs d'informations le respect de cette exigence.
15. D'une part, il apparaît que la notion de « sincérité » des informations transmises n'est pas suffisamment contraignante et devrait être remplacée par celle d' « exactitude » et de « complétude » des données pour renforcer les exigences auxquelles les fournisseurs d'informations doivent être soumis s'agissant d'un sujet majeur relatif à la fiabilité des données transmises.

D'autre part, il n'appartient pas à l'AOT de vérifier, à ses frais, les informations qui lui sont transmises dès lors que le fournisseur d'informations devrait pouvoir en garantir la qualité et communiquer à l'AOT, en cas de besoin, les éléments de justification nécessaires.

Questions :

- *Quel niveau de garantie attendez-vous concernant les informations qui sont transmises aux AOT ?*
 - *Avez-vous des observations à formuler sur le principe du recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées ?*
-

4. SUR LA PROTECTION DES INFORMATIONS COUVERTES PAR LE SECRET DES AFFAIRES

16. Le projet de décret précise les modalités d'adoption, par l'AOT, d'un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires prévu à l'article L. 2121-19 du code des transports. L'adoption et la mise en œuvre du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires constituent des préalables à toute transmission d'informations par les fournisseurs d'informations. Ce plan précise notamment :

1° Sans préjudice des dispositions du chapitre 1er du titre 1er du livre II du code du patrimoine, les conditions de recueil, de conservation, d'utilisation, de communication, de déclassé et de destruction des informations à protéger ;

2° Les mesures visant à protéger la confidentialité des informations qu'elle communique dans le cadre de la procédure de passation d'un contrat de service public conformément à l'article L. 2121-16 du code des transports ;

3° Le dispositif d'information et de formation des personnes concernées à la bonne connaissance et compréhension du contenu du plan, ainsi qu'à l'application des exigences légales et réglementaires en matière de protection du secret des affaires ;

4° Les modalités de contrôle de la mise en œuvre du plan et la procédure d'identification et de traitement des incidents intervenus dans la protection des informations confidentielles.

Préalablement à l'adoption du plan de gestion des informations confidentielles, le projet de décret impose aux AOT de consulter les fournisseurs d'informations (les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs pour le compte de l'autorité organisatrice, les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants de gares de voyageurs sur le ressort territorial de l'autorité organisatrice et les autres fournisseurs d'informations) qui disposent d'un délai d'un mois pour rendre leur avis. Il prévoit en outre que les AOT sont tenues de communiquer le plan aux fournisseurs d'informations préalablement consultés dans un délai d'un mois à compter de son adoption. A cette obligation s'ajoute celle de notifier la mise en œuvre du plan aux fournisseurs d'informations concernés.

Enfin, le projet de décret prévoit que l'accès par le personnel, les prestataires de l'autorité organisatrice, l'organisme tiers désigné chargé par l'AOT de vérifier le caractère complet et l'exactitude des informations transmises ou le représentant d'un opérateur économique participant à la procédure de passation d'un contrat de service public aux informations relevant du secret des affaires est subordonné à la signature d'un engagement de confidentialité et d'utilisation conforme de ces informations.

17. Une interrogation se fait jour concernant la compatibilité de la règle prévue par le projet de décret, subordonnant la transmission d'informations relevant du secret des affaires à l'adoption et à la mise en œuvre d'un plan de gestion des informations confidentielles par l'AOT, avec le principe, posé par l'article L. 2121-19, selon lequel les fournisseurs d'informations transmettent à l'AOT compétente, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution des services et des missions faisant l'objet d'un contrat de service public, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires.

Par ailleurs, les modalités d'adoption du plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires apparaissent complexes et risquent d'accroître les délais de transmission des informations aux AOT, retardant ainsi la mise en concurrence effective des contrats de service public. En particulier, l'obligation de communiquer ledit plan aux fournisseurs d'informations puis celle de leur notifier la mise en œuvre de celui-ci apparaissent redondantes et induisent une charge administrative ainsi que des délais supplémentaires pour les AOT. De même, l'obligation de conclure un accord de confidentialité apparaît en partie redondante avec l'obligation qu'ont les AOT de mettre en œuvre un plan de gestion des informations confidentielles.

Question : Avez-vous des observations à formuler sur le contenu et les modalités de mise en œuvre du plan de gestion des informations confidentielles prévus par le projet de décret ainsi que sur les remarques émises ?

5. SUR LA LISTE DES ELEMENTS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION DU MATERIEL ROULANT DONT LE TRANSFERT EST DEMANDE PAR L'AOT

18. Le projet de décret contient une mesure d'application du II de l'article 21 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018, dans sa version résultant de l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs. Il liste les éléments *a minima* nécessaires à l'exploitation du matériel roulant dont le transfert est demandé à SNCF Mobilités par une AOT afin de garantir le niveau de sécurité requis de ce matériel ainsi que le délai dans lequel ces éléments doivent être mis à disposition de cette dernière après la demande de transfert. Il s'agit d'une mesure transitoire qui s'achèvera au terme de l'exécution des contrats de service public attribués à SNCF Mobilités en application de l'article L. 2141-1 du code des transports, dans sa rédaction antérieure au 25 décembre 2023.

La liste minimale des éléments devant être mis à disposition, par SNCF Mobilités, de l'AOT demandant le transfert est la suivante :

- 1° La documentation devant être fournie par le constructeur à SNCF Mobilités en application du marché concernant les matériels roulants transférés, dont la trame de maintenance préconisée par le constructeur ;
- 2° L'objet et les plans des modifications ou des réparations apportées au matériel roulant par SNCF Mobilités depuis la construction de ce matériel roulant ;
- 3° L'historique des défaillances et des pannes des organes essentiels, ainsi que les résultats des retours d'expérience des défaillances et pannes et les adaptations en résultant en termes de plans de maintenance ;
- 4° L'historique des opérations de maintenance, dont les carnets d'entretien, et des réparations accidentelles, ainsi que l'évaluation des risques pour la sécurité ;
- 5° L'état et l'historique des pièces bénéficiant d'un suivi particulier au titre de la sécurité ;
- 6° Les rapports sur les compétences et les contrôles en matière d'exécution et de gestion de l'entretien des matériels pour garantir la sécurité ;
- 7° En cas de demande de modification de l'autorisation de type des matériels roulants transférés, le dossier accompagnant la demande et la décision concernant l'autorisation précédente.

Le projet de décret prévoit que SNCF Mobilités met ces éléments à disposition de l'AOT dans un délai de trois mois suivant la demande de transfert de matériel roulant.

19. L'absence, dans le projet de décret, de dispositions relatives à la transmission des plans de maintenance actualisés ne peut qu'être déplorée. En effet, comme l'Autorité l'avait relevé dans son avis n° 2018-079 du 15 novembre 2018 relatif au projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et à l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs (§57), le défaut de transmission de ces informations rendra impossible la prise en compte par la nouvelle entreprise ferroviaire des modifications apportées, pour des raisons d'exploitation et/ou de sécurité, aux pas ou aux procédures de maintenance. Une telle situation est de nature à compromettre la continuité du

service public de transport et à engendrer des risques en matière de sécurité. A tout le moins, cette situation pourrait obliger une entreprise ferroviaire qui débute une nouvelle convention de service public à dégrader temporairement l'offre de transport en se reliant sur l'utilisation des plans de maintenance constructeur auxquels elle ajouterait des marges de sécurité afin d'éviter toute prise de risque.

Questions :

- La liste minimale des éléments prévue par le projet de décret ainsi que les observations formulées appellent-elles des remarques de votre part ?

Cf réponse sur les plans de maintenance actualisés formulée à la section 2.1 de cette présente consultation.

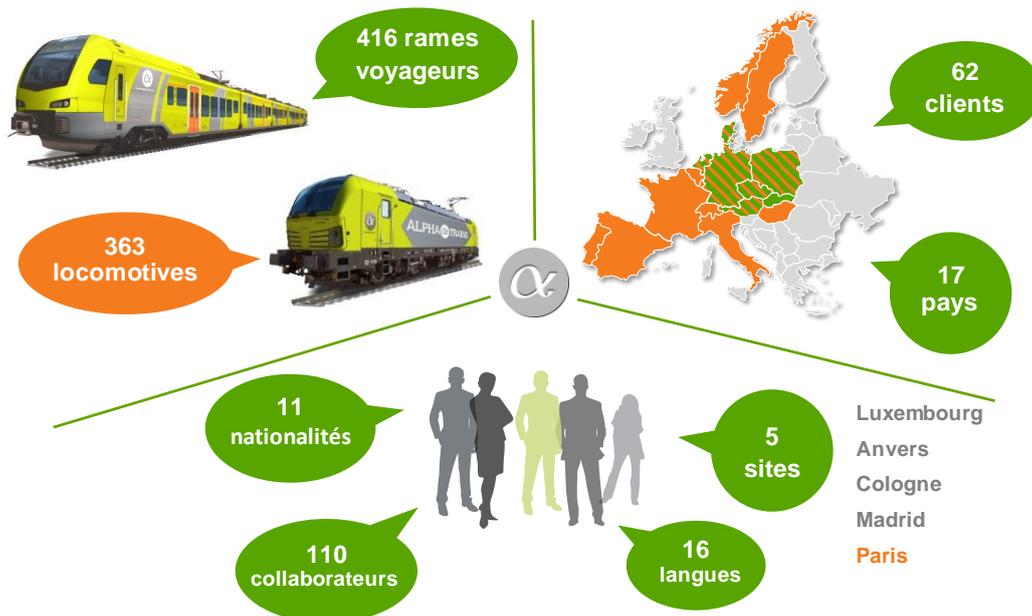
- Avez-vous des observations à formuler concernant le délai de trois mois prévu?

CONTRIBUTION D'ALPHA TRAINS A LA CONSULTATION ARAFER SUR LE PROJET DE DECRET RELATIF AUX INFORMATIONS PORTANT SUR LES CONTRATS DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

I- PRESENTATION D'ALPHA TRAINS

Alpha Trains est le leader européen de la location et gestion de matériel roulant ferroviaire. Fort de 20 ans d'expérience et d'une expertise technique unique, Alpha Trains propose des solutions de location sur mesure alliant financement, gestion de flotte et services d'entretien. Notre flotte est constituée de 363 locomotives et 416 rames voyageurs qui sont exploitées dans 17 pays européens.

Alpha Trains a créé en 2018 une filiale française, Alpha Trains France, dans le but d'accompagner les autorités organisatrices et les opérateurs français dans l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés de transport de voyageurs. Alpha Trains est déjà présent en France dans le secteur du fret puisque nous louons actuellement une cinquantaine de locomotives à des opérateurs français.



Dans le cadre de nos activités dans le secteur du transport de voyageurs, nous achetons des trains neufs ou d'occasions, nous assurons le suivi permanent des flottes en location, nous assistons techniquement les opérateurs et les AOT et nous gérons les opérations de gros entretien ou de rénovation de nos trains.

Alpha Trains est le partenaire de l'ensemble des opérateurs et constructeurs européens. Nous sommes donc un expert indépendant de l'industrie ferroviaire, particulièrement qualifié pour répondre aux questions de l'ARAFER ayant trait au matériel roulant.

II- REPONSES AUX QUESTIONS DE L'ARAFER

Les éléments de réponse donnés ci-après se limitent à la question du matériel roulant et des informations afférentes, car il s'agit du domaine d'expertise exclusif d'Alpha Trains.

Avez-vous des observations à formuler sur les dérogations prévues aux dispositions du projet de décret ?

Concernant les informations relatives au matériel roulant, celle-ci ne sauraient être limitées aux informations directement liées au contrat de service public en cours. La documentation afférente au matériel roulant doit couvrir l'ensemble du cycle de vie du matériel depuis sa livraison initiale par le constructeur. L'analyse complète du texte du décret permettrait peut-être de lever cette ambiguïté s'il y a lieu.

- Les informations listées aux annexes 1 à 4 du projet de décret vous semblent-elles complètes ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les informations qu'il vous semble indispensable/utile d'y ajouter ? Pourquoi ?

*- La description des informations y figurant vous semble-t-elle suffisamment précise ?
- La communication de données brutes non retraitées vous semble-t-elle préférable ?*

Concernant le matériel roulant, il est effectivement difficile de faire une liste exhaustive de l'ensemble de la documentation à transmettre, ne serait-ce que parce que la nomenclature de cette documentation n'est pas complètement codifiée et que le titre seul d'un document ne peut pas assurer la complétude des informations qu'il contient.

Face à cette difficulté, nous faisons trois suggestions :

1/ La documentation STI

Tout d'abord, si le principe d'une liste de documents générique est retenu, nous préconisons de s'appuyer sur la réglementation européenne en vigueur, en l'occurrence le règlement européen No 1302/2014 du 18 novembre 2014 (Spécification Technique d'Interopérabilité en vigueur pour tous les matériels roulants, cf. article 4.2.12 sur la documentation d'exploitation et de maintenance) qui définit de manière succincte mais complète la documentation minimale nécessaire pour opérer et maintenir un matériel roulant, et qui doit être conservée et mise à jour pendant toute la durée de vie du matériel.

2/ Documentation constructeur :

Chaque type de matériel roulant a été acquis à travers un contrat d'acquisition. Ces contrats, selon l'état de l'art, définissent précisément l'ensemble des données que le constructeur doit transmettre au maître d'ouvrage en sus des fournitures (matériels, pièces, outillages). Ces données peuvent être des documents, des plans, des modèles 3D, des logiciels... Cette « documentation constructeur » a été jugée indispensable par SNCF pour assurer l'exploitation et la sécurité des matériels livrés sur leur durée de vie. Elle est donc également indispensable pour tout autre opérateur qui aurait à exploiter le même matériel.

Notre proposition est donc que la documentation constructeur d'un type de matériel (X-TER, A-TER, AGC, TER 2N PG, TER 2N NG, Régiolis, Régio 2N...) soit transmise à l'AOT et à l'opérateur désigné par l'AOT pour opérer cette flotte sur la base de la liste de documents définie dans le contrat d'acquisition du type de matériel en question. Les contrats d'acquisition en question sont en nombre limités et sont archivés chez SNCF et chez les constructeurs. Il n'y a donc pas d'obstacle majeur pour récupérer la liste des documents attachés à chaque type de matériels.

A noter que lorsqu'une ou plusieurs AOT ont financé l'acquisition de matériels roulants à travers ces contrats cadres, elles ont aussi financé toute la documentation afférente et il paraît évident que le principe de transfert de propriété des matériels roulants défini dans la Loi pour un Nouveau Pacte

Ferroviaire devrait également s'appliquer pour l'ensemble de la documentation et des fournitures (en particulier pièces de rechange et outillages) produits dans le cadre de ces contrats.

3/ Traçabilité de la documentation :

La traçabilité des opérations effectuées sur le matériel ainsi que la mise à jour de la documentation associée est un impératif de l'entité en charge de la maintenance du matériel. En effet, à tout moment de la durée de vie du matériel, l'ECM doit être en mesure de démontrer la conformité du matériel aux règlements en vigueur et notamment au dossier de sécurité remis lors de l'homologation du matériel. L'ensemble des événements (accidents, freinage d'urgence...), modifications, opérations de maintenance correctives et préventives...doivent être tracées et justifiées. Lorsqu'il y a un changement d'opérateur ou d'ECM, cette traçabilité doit être assurée.

L'ensemble de ces obligations sont décrites dans la réglementation ECM (règlement européen No 445/2011 sur les Entités en Charge de la Maintenance), qui ne s'applique que pour les wagons de fret pour le moment, mais dont l'application sera prochainement étendue à l'ensemble des matériels ferroviaires et correspond en fait à l'état de l'art de l'entretien de tout matériel ferroviaire. L'annexe III, notamment dans les paragraphes I.7, I.8, et II, explique clairement les obligations de traçabilité et de gestion de configuration du matériel et de sa documentation ainsi que le devoir d'information de l'ECM vers toutes les parties prenantes.

Il en découle naturellement que le plan de maintenance actualisé, mais aussi les justificatifs des évolutions de ce plan de maintenance, doit impérativement être transmis à l'ECM. Si ce n'était pas le cas, le nouvel ECM se verrait dans l'impossibilité d'assurer sa mission en conformité avec les règlements en vigueur.

SNCF est un opérateur et un ECM responsable et professionnel. A ce titre, l'entreprise se doit de gérer en configuration l'ensemble de la documentation d'exploitation et de maintenance pour chaque type de matériel et disposer d'un plan de gestion de configuration associé en conformité avec les standards ISO 9001:2015 ou similaire (IRIS ou ECM) qui liste les éléments suivis en configuration. Cette liste, définie pour chaque type de matériel, peut également être une base intéressante pour définir la documentation devant être transmise à l'AOT et à l'opérateur désigné par cette AOT.

En ce qui concerne plus spécifiquement les éléments financiers listés dans l'annexe 1 prévue par l'article 2 du projet de décret, souhaitez-vous que ces annexes précisent les éléments de contrôle et de garantie de la fiabilité des informations transmises qui pourraient être apportés ?

N/A

- La liste de données concernées vous paraît-elle complète et suffisamment précise ?

- Avez-vous des observations à formuler concernant les différences de contenu entre cette liste d'informations et celles figurant dans les 4 annexes susmentionnées ?

- La communication de données brutes non retraitées pourrait-elle être utile aux AOT pour la définition des lots mis en concurrence puis pour permettre à celles-ci de transmettre aux candidats des informations à la maille du lot concerné ?

Un opérateur candidat à un contrat de service public a besoin, pour construire son offre, de modéliser finement les coûts d'entretien et d'exploitation du matériel roulant. S'il doit récupérer une flotte existante, il doit pouvoir évaluer l'état et le niveau de performance de cette flotte ainsi que les opérations de maintenance à réaliser sur la durée du contrat.

Pour ce faire, les informations suivantes sont nécessaires :

- La description, les caractéristiques et l'état de service de chacun des matériels de la flotte

- L'ensemble des défauts, pannes, incidents ayant impactés ou pas l'exploitation du service sur la période passée donnée (2 à 5 ans) en relation avec le nombre de km parcourus ; il s'agit en particulier d'estimer la fiabilité prévisionnelle de la flotte par type de défaut ou panne
- L'ensemble des opérations de maintenance correctives et préventives réalisées sur la même période, avec pour chaque opération la part main d'œuvre (en heure), la part matière (en €) et éventuellement la part sous-traitée (en €) ; le niveau de consommation et le coût unitaire des pièces de rechange est un élément particulièrement important,
- Le plan de maintenance actualisé; chaque opération du plan de maintenance doit être valorisée en heures et matières ; un accord doit être conclu sur la prise en charge des opérations de maintenance préventives et correctives nécessaires mais non réalisées au moment du transfert de la flotte.

Il conviendra également de permettre aux candidats, à défaut à l'AOT ou son prestataire, d'auditer l'ensemble des matériels afin d'évaluer l'état de la flotte et prévoir les opérations de mise à niveau nécessaires.

Si les candidats opérateur ne pouvait pas disposer de ces informations et que SNCF Mobilités était également candidat, il y aurait de manière évidente une rupture d'égalité de traitement entre les candidats de nature à remettre en cause la procédure de mise en concurrence.

Concernant le reste de la documentation associée au matériel roulant, les éléments mentionnés précédemment (question #2) sont applicables :

- l'Entité en Charge de la Maintenance doit pouvoir assurer la traçabilité du matériel et de sa documentation par rapport au dossier technique (au sens STI) et au dossier de sécurité (au sens de l'AMEC du matériel). Elle doit également être en mesure d'assurer la maintenance du matériel sur la durée et disposer des plans, instructions, documents, pièces de rechange permettant de réaliser en particulier les grosses opérations de maintenance (GOP ; on parle aussi de maintenance industrielle ou patrimoniale qui inclut des opérations de maintenance de niveau 4 et 5).
- Se référer à la documentation transmise par le constructeur à SNCF Mobilités dans le cadre du contrat d'acquisition des matériels constitue une base solide permettant de s'assurer de la complétude de la documentation constructeur transmise

La problématique des pièces de rechanges, leur disponibilité, leur coût, le stock qui sera transmis avec la flotte de matériel semble avoir été omise aussi bien dans l'article 7 que dans l'article 10 du projet de décret alors qu'il s'agit d'un élément essentiel pour assurer la continuité du service public. A minima, il convient que l'opérateur sortant fournisse une liste exhaustive des pièces de rechanges commandées sur la période passée (2 à 5 ans), leur référence, leur prix et leur disponibilité auprès du ou des fournisseurs. Certaines pièces de rechange stratégiques (tel qu'un bogie de rechange qui ne peut plus être acquis ou fabriqué des années après la livraison du matériel) devront absolument être fournies lors du transfert de la flotte de matériels.

Il conviendra enfin de distinguer les informations nécessaires pour les candidats opérateurs et les informations nécessaires pour l'opérateur retenu ou l'ECM désigné par le détenteur du matériel.

- Cette règle appelle-t-elle des observations de votre part ? De manière générale, éprouvez-vous des difficultés à définir avec précision les données dont vous sollicitez la communication ?

- Un mécanisme de transmission automatique et/ou périodique de certaines informations par les fournisseurs d'informations aux AOT vous semblerait-il plus approprié et, si oui, pour quelles informations ?

Dans l'hypothèse où une flotte de matériels est transférée d'un opérateur à un autre ou d'un ECM à un autre (qu'il y ait changement de détenteur ou pas), il y a deux phases à distinguer :

- Phase 1, d'une durée de quelques semaines: transmission initiale de l'ensemble des informations nécessaires à l'ECM
- Phase 2 : mise à jour périodique des informations jusqu'au jour du transfert effectif de la flotte de matériels (qui s'effectue usuellement la nuit au changement de service annuel)

Chez Alpha Trains, nous exigeons auprès de l'ECM une mise à jour et une transmission mensuelle de l'ensemble des informations concernant nos flottes de matériels.

Lors du transfert d'une flotte d'un opérateur à un autre, le délai typique entre le début des négociations sur les conditions du transfert et le transfert effectif de la flotte est de 18 à 24 mois. C'est lors de cette phase qu'une transmission périodique et automatique des informations liées au matériel roulant semble pertinente.

Les règles définies dans le projet de décret appellent-elles des observations de votre part ?

Dans l'affirmative, quelles règles alternatives pourraient être prévues ? L'application d'une période d'antériorité de 5 ans à compter de la demande vous paraît-elle appropriée ?

Pour la documentation et les informations liées au matériel roulant, le délai d'antériorité pertinent recouvre toute la période depuis la livraison de chacun des matériel (afin d'assurer la traçabilité comme expliqué ci-dessus). Seules les données relatives aux nombres de pannes, à la consommation de pièces de rechange, etc... peuvent être limitées aux 2 à 5 années passées.

Quelles sont vos observations sur les dispositions prévues dans le projet de décret ainsi que sur les remarques exposées, en particulier concernant :

- *la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier si les informations entrent dans le champ d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ?*
- *la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier le caractère disponible ou non d'une information ?*
- *la possibilité de considérer l'intégralité des informations listées dans les annexes 1 à 4 comme disponibles ?*
- *la possibilité pour l'opérateur de fournir des données brutes et non retraitées ?*
- *les délais impartis aux fournisseurs d'informations pour communiquer ou non les données demandées ?*
- *la notion d'information « approchante » et la définition qui pourrait être proposée ?*

Le délai de deux mois mentionné à l'alinéa I de l'article 5 semble excessif.

La possibilité d'exiger une contrepartie financière à la communication d'informations, dans les conditions ci-dessus rappelées, appelle-t-elle des observations de votre part ?

Cette disposition revient à donner un droit de véto au fournisseur d'information.

Concernant la documentation d'exploitation et de maintenance d'un type de matériel, les documents existent, seul le mode de transmission est à convenir (de préférence sous format informatique et ordonnés dans une base de données).

Concernant les éléments gérés en configuration (plans, nomenclature, procédures d'exploitation et maintenance...), ceux-ci sont en général stockés dans des logiciels métiers. La seule discussion est également le mode d'exportation de ces données.

La majorité des coûts sont portés par l'entité qui reçoit les informations (pour mettre en place les structures informatiques nécessaires à l'acquisition des données). Les coûts portés par SNCF Mobilités le fournisseur d'information sont a priori marginaux au regard des montants des conventions d'exploitation et de financement pour l'acquisition et l'entretien du matériel roulant sous-jacentes.

Il faut cependant avoir conscience que la documentation associée à un type de matériel roulant recouvre plusieurs milliers d'éléments, de nature et de criticité variables, et revêt une certaine complexité.

La bonne coopération du fournisseur d'information est donc indispensable ; un mécanisme d'incitation à coopérer (comprenant des sanctions pécuniaires) permettrait peut-être de se prémunir du risque d'un blocage du processus de mise en concurrence du fait de la non-coopération d'un des fournisseurs d'information.

- Quel niveau de garantie attendez-vous concernant les informations qui sont transmises aux AOT ?

- Avez-vous des observations à formuler sur le principe du recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées ?

La « sincérité » des informations transmises, tout comme la bonne coopération évoquée plus haut, doit être incitée par des mécanismes de sanctions financières délivrées par une autorité indépendante telle que l'ARAFER.

Les AOT devront disposer d'une certaine expertise métier dans le processus de récupération des données. Le recours à un tiers semble une mesure de bon sens.

Avez-vous des observations à formuler sur le contenu et les modalités de mise en œuvre du plan de gestion des informations confidentielles prévus par le projet de décret ainsi que sur les remarques émises ?

N/A

- La liste minimale des éléments prévue par le projet de décret ainsi que les observations formulées appellent-elles des remarques de votre part ?

- Avez-vous des observations à formuler concernant le délai de trois mois prévu ?

Le délai de trois mois semble excessif au regard des informations à transmettre.

L'ensemble des remarques faites en réponse à la question #3 s'appliquent ici également.

L'absence des plans de maintenance actualisés rend pratiquement impossible le transfert de matériel et la désignation d'un nouvel ECM.

La question des pièces de rechange n'est pas traitée, bien qu'indispensable à la continuité du service. Le sujet de la propriété intellectuelle et de la transmission des droits d'utilisation de cette propriété intellectuelle doit aussi être traité (par exemple, certains dispositifs font l'objet d'un brevet SNCF ou du constructeur).

Concernant les matériels pour lesquels il existe un contrat cadre encore actif entre SNCF Mobilités et le constructeur, l'intérêt général voudrait que l'AOT ou son délégataire puisse bénéficier des prestations négociées dans le cadre de ce contrat : garantie, prestations additionnelles de service après-vente, fourniture de pièces de rechange, options de modification des matériels... Il s'agit également d'une question d'équité entre les candidats.



Consultation publique ARAFER -

Projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) remercie l'ARAFER d'organiser une consultation publique sur le projet de décret sur les données pris pour l'application des articles L. 2121-16 et L. 2121-19 du code des Transports, tels qu'issus de la loi portant Nouveau pacte ferroviaire.

Ce décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs est fondamental pour la profession. C'est en effet la première fois que des dispositions prévoyant une transmission aussi large et contraignante de données, y compris de secrets des affaires, sont prévues dans un secteur d'activité.

Un point d'équilibre doit en conséquence être trouvé entre un bon accès à l'information de l'Autorité organisatrice (AO), l'organisation d'une saine concurrence entre les opérateurs et la nécessaire protection de la confidentialité des secrets des affaires.

1. SUR LE CHAMP D'APPLICATION DU PROJET DE DECRET

Question : Avez-vous des observations à formuler sur les dérogations prévues aux dispositions du projet de décret ?

L'UTP s'interroge sur la portée de l'alinéa précisant que les dispositions du décret s'appliquent aux « conventions conclues en application des articles L. 2121-4, L 2141-1 ou L. 2121-6 dès lors que leurs dispositions sont plus favorables aux autorités organisatrices ». La notion de « dispositions plus favorables aux autorités organisatrices » risque d'engendrer des difficultés d'interprétation.

L'UTP recommande la suppression de la notion de « *dispositions plus favorables aux autorités organisatrices* ».

2. SUR LES INFORMATIONS CONCERNEES

2.1. Sur la transmission aux AOT des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public (L. 2121-19)

Questions :

- Les informations listées aux annexes 1 à 4 du projet de décret vous semblent-elles complètes ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les informations qu'il vous semble indispensable/utile d'y ajouter ? Pourquoi ?

Concernant l'utilisation de l'expression : « liste des informations minimales », l'UTP tient à rappeler que l'obligation de transmission des informations repose, comme cela est indiqué dans l'article L 2121-19 du code des Transports, sur une demande préalable de l'autorité organisatrice compétente. Il ne peut donc s'agir d'une « liste des catégories d'informations minimales à transmettre aux autorités organisatrices », ce qui ne serait pas conforme à l'esprit de la loi. La consultation publique donne en effet le sentiment qu'il s'agit d'un socle d'informations minimales exigibles, auquel viendrait s'ajouter une série d'autres informations. La dernière version du projet de décret n'utilise d'ailleurs plus cette expression d'informations minimales. Il convient également de préciser qu'il appartiendra au contrat entre l'AO et le fournisseur d'information de définir précisément les informations transmises, lorsqu'un tel contrat sera établi.

La description des informations y figurant vous semble-t-elle suffisamment précise ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

La communication de données brutes non retraitées vous semble-t-elle préférable ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

Question :

En ce qui concerne plus spécifiquement les éléments financiers listés dans l'annexe 1 prévue par l'article 2 du projet de décret, souhaitez-vous que ces annexes précisent les éléments de contrôle et de garantie de la fiabilité des informations transmises qui pourraient être apportés ?

Cette demande de l'ARAFER laisse entendre que les données financières détenues par les entreprises ne seraient pas fiables. Or, ces entreprises sont comme toutes les autres soumises à des procédures de contrôle, de certification des comptes et à des obligations de publication des comptes.

2.2. Sur les informations devant être transmises aux candidats à la procédure de passation d'un contrat de service public (L. 2121-16)

Questions :

- La liste de données concernées vous paraît-elle complète et suffisamment précise ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

- Avez-vous des observations à formuler concernant les différences de contenu entre cette liste d'informations et celles figurant dans les 4 annexes susmentionnées ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

- La communication de données brutes non retraitées pourrait-elle être utile aux AOT pour la définition des lots mis en concurrence puis pour permettre à celles-ci de transmettre aux candidats des informations à la maille du lot concerné ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

3. SUR LA PROCEDURE DE TRANSMISSION DES INFORMATIONS

3.1. Sur la demande de transmission d'informations

Questions :

- Cette règle appelle-t-elle des observations de votre part ? De manière générale, éprouvez-vous des difficultés à définir avec précision les données dont vous sollicitez la communication ?
- Un mécanisme de transmission automatique et/ou périodique de certaines informations par les fournisseurs d'informations aux AOT vous semblerait-il plus approprié et, si oui, pour quelles informations ?

L'UTP tient à rappeler que l'article L 2121-19 du code des Transports indique bien que la transmission d'informations se fait après une demande préalable de l'autorité organisatrice compétente. La loi ne prévoit donc pas une transmission automatique des informations.

Une transmission automatique des informations ne serait pas proportionnée, ni aux objectifs, ni aux besoins énoncés dans le présent décret. Si une AO souhaite disposer d'une périodicité particulière, elle pourra définir ce rythme de transmission, ainsi que les autres modalités de transmission de l'information dans le contrat passé avec les fournisseurs d'informations.

3.2. Sur la période éligible à la transmission d'informations

Questions :

Les règles définies dans le projet de décret appellent-elles des observations de votre part ? Dans l'affirmative, quelles règles alternatives pourraient être prévues ? L'application d'une période d'antériorité de 5 ans à compter de la demande vous paraît-elle appropriée ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

3.3. Sur les délais de transmission et la notion d'information « disponible »

Questions :

- Quelles sont vos observations sur les dispositions prévues dans le projet de décret ainsi que sur les remarques exposées, en particulier concernant : - la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier si les informations entrent dans le champ d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

- La marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier le caractère disponible ou non d'une information ?

L'UTP estime que la définition proposée « d'information disponible » n'est pas suffisamment précise et sera sujette à interprétation. Le concept « d'opérations simples de traitement » est également source d'insécurité juridique.

- La possibilité de considérer l'intégralité des informations listées dans les annexes 1 à 4 comme disponibles ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

- La possibilité pour l'opérateur de fournir des données brutes et non retraitées ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

- Les délais impartis aux fournisseurs d'informations pour communiquer ou non les données demandées ?

L'UTP tient tout d'abord à relever qu'elle distingue la transmission, de la communication des données. L'article L 2121-19 du code des Transports porte bien sur la transmission et non la seule communication des données, qui est, elle, prévue à l'article L 2121-16.

L'UTP estime que les délais qui sont actuellement prévus, pourraient s'avérer insuffisants dans l'hypothèse de demandes concomitantes d'AO ou de demandes multiples, notamment au moment de la publication du décret. L'UTP estime donc judicieux qu'à titre transitoire, de plus amples délais de transmission soient accordés à l'ensemble des fournisseurs d'informations, à condition toutefois que cela ne soit pas un frein à l'ouverture à la concurrence et ne retarde pas le lancement d'appels d'offres.

Les délais proposés par le projet de décret paraissent trop courts. Il est ainsi proposé d'allonger d'un mois les délais proposés pour prévoir :

- Deux mois pour déterminer si une information est disponible ;
- Trois mois pour fournir l'information le cas échéant.

- La notion d'information « approchante » et la définition qui pourrait être proposée ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

3.4. Sur l'application d'une contrepartie financière à la transmission de certaines informations

Question :

La possibilité d'exiger une contrepartie financière à la communication d'informations, dans les conditions ci-dessus rappelées, appelle-t-elle des observations de votre part ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

3.5. Sur la vérification de la sincérité des informations transmises

Questions :

- Quel niveau de garantie attendez-vous concernant les informations qui sont transmises aux AOT ?

L'UTP considère que le terme de « sincérité » de la donnée transmise doit être conservé dans le décret. En effet, l'information qui sera transmise aux AO est celle dont les fournisseurs disposent à date. Certaines d'entre elles peuvent être soumises à des aléas externes non maîtrisables.

- Avez-vous des observations à formuler sur le principe du recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées ?

Concernant la vérification des informations transmises par le fournisseur d'informations, il semble qu'il est déjà fréquent que les AOT recourent à des prestataires, y compris dans des secteurs très différents de celui des transports. Par ailleurs, le recours à des tiers ne relève-t'il pas de la liberté des AOT ?

Se pose la question toutefois du respect de non divulgation et de non utilisation par ce tiers, d'informations couvertes par le secret des affaires. Il semble que la dernière rédaction du projet de décret soit sur ce point acceptable.

4. SUR LA PROTECTION DES INFORMATIONS COUVERTES PAR LE SECRET DES AFFAIRES

Question :

Avez-vous des observations à formuler sur le contenu et les modalités de mise en œuvre du plan de gestion des informations confidentielles prévus par le projet de décret ainsi que sur les remarques émises ?

L'UTP tient à rappeler que les secrets des affaires représentent un **patrimoine immatériel, tel que les savoir-faire** ou les procédés de fabrication, ayant une valeur commerciale, souvent produits sur les fonds propres de l'entreprise, qu'il est fondamental de protéger, notamment pour deux raisons :

- Une entreprise doit pouvoir maintenir ses avantages concurrentiels sur les autres candidats. En effet, les **dommages résultant d'une utilisation ou d'une divulgation non autorisée** d'une information jusque-là protégée, sont généralement considérables et surtout **irrémediables**¹.
- Il est de l'intérêt des AOT de protéger ces secrets, afin que la concurrence puisse non seulement jouer pleinement sur les services et les prix, mais aussi permette le développement **d'offres innovantes**, répondant au mieux à leurs besoins et attentes.

La transmission d'informations couvertes par le secret des affaires implique la mise en place de toutes les conditions pour apporter la sécurité juridique nécessaire à une garantie de la protection des secrets des affaires, comme l'exige le règlement OSP¹, soit la protection légitime des informations commerciales confidentielles.

La loi relative à la protection du secret des affaires impose, en outre aux détenteurs légitimes d'une information confidentielle de mettre en place toutes les mesures de protection « *raisonnables* » pour en conserver le caractère secret.

Aussi, l'UTP considère que compte tenu de son importance pour protéger les secrets des affaires et donc le savoir-faire des fournisseurs d'informations, il est indispensable que le PGIC soit notifié aux fournisseurs d'information (et non seulement communiqué, comme le prévoit actuellement le projet de décret) et que son adoption conditionne la transmission de tels secrets. Dans le cas contraire, il ne

1 Article 4§8 du règlement 1370/2007 modifié.

nous semble pas que le détenteur de secrets d'affaires apporterait la preuve d'avoir fait tout son possible pour en assurer une protection raisonnable.

Par ailleurs, la loi sur le secret des affaires, qui transpose la directive sur le secret des affaires, énonce expressément « *qu'est détenteur légitime d'un secret des affaires celui qui en a le contrôle de façon licite* ». Pour respecter ce cadre juridique national et européen, il est donc nécessaire de faire évoluer le décret pour préciser qu'il revient bien au fournisseur d'informations de déterminer si une donnée relève du secret des affaires.

S'agissant du PGIC, l'UTP maintient qu'il est extrêmement important de définir de manière exhaustive l'ensemble des personnes qui ont accès à des informations relevant du secret des affaires ; qui doivent en conséquence être soumises à l'obligation de signature d'un engagement de confidentialité.

Il doit s'agir d'après nous du personnel et des conseils externes en charge de la passation et de l'exécution des contrats de service public, ainsi que des représentants de l'AO, concernés ; notamment ceux qui participent aux Commissions d'appels d'offres et aux négociations des contrats.

L'UTP recommande que l'engagement de confidentialité comprenne également l'absence de divulgation des secrets des affaires, conformément à la loi n° 2018-670 du 30 juillet 2018 relative à la protection du secret des affaires.

Il est également nécessaire que le PGIC contienne directement la liste des informations qu'il protège. Or, la rédaction actuelle du projet de décret maintient cette liste en dehors du plan, ce qui insécurise son périmètre d'application.

5. SUR LA LISTE DES ELEMENTS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION DU MATERIEL ROULANT DONT LE TRANSFERT EST DEMANDE PAR L'AOT

Questions :

- La liste minimale des éléments prévue par le projet de décret ainsi que les observations formulées appellent-elles des remarques de votre part ?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

- Avez-vous des observations à formuler concernant le délai de trois mois prévu?

Pas d'expression de l'UTP sur ce point.

Réponse de SNCF Réseau à la consultation publique de l'ARAFER relative au projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs
7 juin 2019

A titre liminaire, SNCF Réseau comprend et partage les objectifs poursuivis par le projet de décret soumis à la présente consultation de l'ARAFER, notamment l'objectif d'améliorer la transparence du secteur pour permettre aux décideurs publics d'organiser une saine concurrence entre les opérateurs de transport et de prendre des décisions éclairées pour l'attribution des contrats de service public. SNCF Réseau est bien déterminé à prendre sa pleine part à la poursuite de ces objectifs, notamment en apportant, dans la mesure de ses capacités, l'ensemble des informations dont il dispose en ce qui concerne l'organisation et l'exécution des services concernés.

Afin de poursuivre ces objectifs et contribuer à la réussite effective de la mise en concurrence des contrats de service public, il est primordial que certaines dispositions du projet de décret faisant l'objet de la présente consultation soient précisées. En effet, dans sa version actuelle, le projet de décret n'apporte pas toutes les clarifications nécessaires pour permettre la transmission des informations dans des délais raisonnables. Cette situation est particulièrement vraie concernant SNCF Réseau, puisque le gestionnaire d'infrastructure ne dispose pas, à ce jour, de lien contractuel à ce sujet avec les autorités organisatrices. Ainsi, la formalisation des obligations des parties concernées par le présent décret est essentielle pour les sécuriser en fixant le cadre de leurs obligations réciproques.

Dans ce sens, la contribution de SNCF Réseau à la présente consultation s'attache donc à présenter à l'ARAFER les imprécisions identifiées au sein du projet de décret et de faire des propositions pour garantir une bonne collaboration entre SNCF Réseau et les autorités organisatrices.

1. SUR LE CHAMP D'APPLICATION DU PROJET DE DECRET

Question ARAFER : Avez-vous des observations à formuler sur les dérogations prévues aux dispositions du projet de décret ?

Réponse SNCF Réseau : SNCF Réseau confirme l'importance d'appliquer les dispositions du présent projet de décret « *sous réserve des stipulations contenues dans : [...] – les contrats conclus après la publication du décret, entre, d'une part, les autorités organisatrices et, d'autre part, les gestionnaires d'infrastructure ou les exploitants d'installations de service* ».

SNCF Réseau est particulièrement attaché au maintien de cette disposition qui permettra si nécessaire, et si l'autorité organisatrice en est d'accord, d'organiser les meilleurs moyens pour transmettre les informations, dans le sens des démarches déjà mise en œuvre avec celles qui se sont manifestées auprès du gestionnaire d'infrastructure.

2. SUR LES INFORMATIONS CONCERNEES

2.1 Sur la transmission aux AOT des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public

Questions ARAFER :

- Les informations listées aux annexes 1 à 4 du projet de décret vous semblent-elles complètes ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les informations qu'il vous semble indispensable/utile d'y ajouter ? Pourquoi ?
- La description des informations y figurant vous semble-t-elle suffisamment précise ?
- La communication de données brutes non retraitées vous semble-t-elle préférable ?

Réponse SNCF Réseau : D'une façon générale, SNCF Réseau souhaiterait que le décret prévoie la périodicité et la maille géographique et temporelle de transmission des informations listées dans les annexes susvisées. Ces précisions sont en effet importantes pour SNCF Réseau pour anticiper la mise à disposition des informations aux autorités organisatrices. A défaut, ceci empêcherait SNCF Réseau de déterminer si l'information pourra être rendue disponible conformément aux délais de transmission inscrits dans le projet de décret.

Aussi, SNCF Réseau est en mesure d'assurer la transmission de façon annuelle et à la maille des services de transport proposés par l'autorité organisatrice. Mais SNCF Réseau ne dispose pas des moyens et ressources pour fournir les informations à une fréquence plus élevée et à de multiples mailles pour répondre aux potentielles demandes des 12 autorités organisatrices.

Plus précisément, la liste des informations décrites dans les annexes concernant le gestionnaire d'infrastructure n'appelle pas de remarque particulière de la part de SNCF Réseau.

Cependant, SNCF Réseau tient à faire part d'ores et déjà de quelques précautions d'usage et d'interprétation des informations qui seraient transmises pour répondre aux points suivants : « *lignes concernées par une perspective éventuelle d'évolution de vitesse ou de suspension/fermeture* » et « *informations concernant les travaux programmables de A+3 à A+10* ». En effet, ces informations sont par nature prévisionnelles et SNCF Réseau ne sera pas en mesure d'en garantir la fiabilité sur le long terme compte tenu des aléas de toute nature pouvant affecter la performance des lignes ou la programmation des opérations d'entretien ou d'investissements. Par ailleurs, ces informations ne sont pas disponibles à date ; leur production, passant par un recensement précis et une mise en forme spécifique pour être communicables et exploitables, sera consommatrice de temps et de ressources non dédiées à ce type de travaux d'assemblage et de consolidation des données. Néanmoins, SNCF Réseau s'assurera de la « *sincérité* » des informations transmises comme le dispose le projet de décret.

Concernant le format des informations transmises, SNCF Réseau considère que la notion de « *données brutes non retraitées* » est subjective et risque de donner lieu à interprétation divergente de la part des fournisseurs et demandeurs de d'informations.

Dans un esprit similaire, SNCF Réseau considère que les notions de « *format réutilisable* » et « *exploitable par un système de traitement automatisé* » contenues dans le projet de décret constituent des notions difficiles à définir et subjectives. SNCF Réseau estime que ces termes ne permettent pas de clarifier le format de transmission. La référence à l'exploitation par un système usuellement utilisé dans le commerce paraît plus appropriée. En tout état de cause, les modalités de transmission de l'information pourront être précisées dans le contrat formé avec les fournisseurs d'informations si des besoins particuliers apparaissent.

Question ARAFER : En ce qui concerne plus spécifiquement les éléments financiers listés dans l'annexe 1 prévue par l'article 2 du projet de décret, souhaitez-vous que ces annexes précisent les éléments de contrôle et de garantie de la fiabilité des informations transmises qui pourraient être apportés ?

Réponse SNCF Réseau : SNCF Réseau n'est pas concerné par cette disposition.

2.2 Sur les informations devant être transmises aux candidats à la procédure de passation d'un contrat de service public

Questions ARAFER :

- La liste de données concernées vous paraît-elle complète et suffisamment précise ? - Page 6
- Avez-vous des observations à formuler concernant les différences de contenu entre cette liste d'informations et celles figurant dans les 4 annexes susmentionnées ? - Page 6
- La communication de données brutes non retraitées pourrait-elle être utile aux AOT pour la définition des lots mis en concurrence puis pour permettre à celles-ci de transmettre aux candidats des informations à la maille du lot concerné ? - Page 6

Réponse SNCF Réseau : Tout d'abord, concernant la liste des informations transmissibles par les autorités organisatrices aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public, SNCF Réseau demande la suppression des termes « *notamment* » aux points 1, 2 et 3 de l'article visé. En effet, le décret nous semble contradictoire sur ce point avec les principes issus de la directive 2016/943/UE, transposée en France par la loi 2018-670 du 30 juillet 2018, qui s'opposent à une transmission par les fournisseurs d'informations des données dont ils ont la propriété sans s'assurer que celles-ci seront effectivement protégées par le destinataire.

Aussi, une rédaction limitative de la liste des informations qu'il est possible de transmettre eu égard à l'article L. 2121-16 nous semble plus conforme aux textes.

Par ailleurs, d'une part, pour les autorités organisatrices, il nous semble que cela permettrait une connaissance exacte des informations qu'il est possible de transmettre dans le cadre des procédures de passation de marché public sans risque contentieux et avec, si besoin, la référence aux « *informations nécessaires au respect des obligations de publicité et de mise en concurrence* » (§1) leur permettant de rechercher des informations complémentaires. D'autre part, pour SNCF Réseau, la connaissance exacte des informations qui seront susceptibles d'être sollicités par les opérateurs permettra une meilleure anticipation des demandes.

Sur le contenu de la liste susvisée, et plus spécifiquement le point 2° g) indiquant la transmission de « *la description des spécifications et de l'état de l'infrastructure ferroviaire et de ses conséquences sur l'exploitation ainsi que les éventuels travaux envisagés* », comme indiqué dans la réponse au point 2.1 ci-dessus, SNCF Réseau ne peut assurer un niveau de fiabilité dans le temps des informations relatives aux « *éventuels travaux envisagés* ». Néanmoins, SNCF Réseau s'assurera de la sincérité de l'information au moment de sa transmission.

Concernant la proposition de transmettre des « *données brutes non retraitées* », SNCF Réseau renvoie aux précisions apportées au point 2.1 ci-dessus.

3. SUR LA PROCEDURE DE TRANSMISSION DES INFORMATIONS

3.1 Sur la demande de transmission d'informations

Question ARAFER :

- Cette règle appelle-t-elle des observations de votre part ? De manière générale, éprouvez-vous des difficultés à définir avec précision les données dont vous sollicitez la communication ? - Page 7
- Un mécanisme de transmission automatique et/ou périodique de certaines informations par les fournisseurs d'informations aux AOT vous semblerait-il plus approprié et, si oui, pour quelles informations ? - Page 7

Réponse SNCF Réseau : Concernant le mécanisme de transmission automatique et/ou périodique de certaines informations, SNCF Réseau n'est pas favorable à cette proposition. Ceci ne correspond pas à l'esprit de la loi et précisément l'article L. 2121-19 du code des transports qui indique que la transmission d'informations se fait après une demande préalable de l'autorité organisatrice compétente. La loi ne prévoit donc pas une transmission automatique des informations.

En outre, SNCF Réseau craint des coûts supplémentaires de développements informatiques si un tel dispositif devait être créé.

En tout état de cause, les modalités de transmission de l'information pourront être précisées dans le contrat formé avec SNCF Réseau si des besoins particuliers apparaissent.

3.2 Sur la période éligible à la transmission d'informations

Question ARAFER : Les règles définies dans le projet de décret appellent-elles des observations de votre part ? Dans l'affirmative, quelles règles alternatives pourraient être prévues ? L'application d'une période d'antériorité de 5 ans à compter de la demande vous paraît-elle appropriée ?

Réponse SNCF Réseau : Concernant la période éligible à la transmission d'informations, SNCF Réseau tient à préciser que le niveau de disponibilité des informations du passé est variable selon les systèmes d'informations sources, notamment du fait de leur date de mise en service et de leurs modalités d'archivages.

Ainsi, SNCF Réseau n'est pas en mesure de garantir la disponibilité de toutes les informations demandées et leur transmission dans le respect des échéances fixées dans le décret pour une antériorité fixée à 5 ans. Pour certaines informations, la simple extraction des informations brutes induirait des investissements disproportionnés en termes de moyens, sans qu'aucune contrepartie financière ne vienne équilibrer cette charge.

A noter également, qu'une antériorité trop longue peut nuire à l'interprétation des informations. En effet, les systèmes d'informations font l'objet d'évolutions opérationnelles régulières rendant les informations qui en sont issues très difficilement comparables et exploitables d'une année sur l'autre.

Pour toutes ces raisons, SNCF Réseau préconise de conserver la limite actuellement fixée à A-3 pour la demande d'informations, qui nous paraît de surcroît suffisante pour les besoins des autorités organisatrices.

3.3 Sur les délais de transmission et la notion d'information « disponible »

Questions ARAFER :

SNCF Réseau - Réponse à la consultation publique de l'ARAFER relative au projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs
Juin 2019

Quelles sont vos observations sur les dispositions prévues dans le projet de décret ainsi que sur les remarques exposées, en particulier concernant :

- La marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier si les informations entrent dans le champ d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ?

Réponse SNCF Réseau : L'article 4 semble traiter de cas de demandes d'informations ne relevant pas du champ de l'article L. 2121-19 du code des transports. Ainsi, il semble que cet article n'a pas sa place dans le présent projet de décret. En revanche, dans le cadre des accords qui seraient convenus entre les autorités organisatrices et SNCF Réseau, SNCF Réseau est disposé à examiner toute demande raisonnable des autorités organisatrices.

- La marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier le caractère disponible ou non d'une information ?

Réponse SNCF Réseau : SNCF Réseau estime que la définition de l'« *information disponible* » décrite dans le projet de décret n'est pas suffisamment précise. En effet, la notion d'« *information existante* » apparaît sujette à interprétation et susceptible de s'appliquer à un nombre exponentiel d'informations sans prendre en compte les éventuelles manipulations nécessaires pour rendre la donnée disponible. En effet, aujourd'hui de très nombreuses données sont bien existantes dans les systèmes d'informations (puisqu'elles ont alimenté de manière automatique une base de données en opérationnel) mais non disponibles en l'état sans la réalisation de manœuvres chronophages et onéreuses.

Aussi, SNCF Réseau propose de remplacer cette notion par la notion d'« *information déjà produite* », qui correspond à une notion plus objective (voir réponse au point 2.1 ci-dessus).

- La possibilité de considérer l'intégralité des informations listées dans les annexes 1 à 4 comme disponibles ?

Réponse SNCF Réseau : SNCF Réseau ne voit pas d'inconvénient à considérer comme disponibles les informations listées dans les annexes le concernant sous réserve, d'une part, des précautions d'usage rappelées pour les informations à caractère prospectif et nécessairement non engageante pour le long terme et sous réserve, d'autre part, de la définition de la périodicité et de la maille des informations demandées, non précisées dans le projet de décret faisant l'objet de la présente consultation (voir réponse au point 2.1 ci-dessus).

- La possibilité pour l'opérateur de fournir des données brutes et non retraitées ?

Réponse SNCF Réseau : Concernant la possibilité de fournir des données brutes et non retraitées, SNCF Réseau conserve la même position que celle exprimée dans la réponse au point 2.1 ci-dessus.

- Les délais impartis aux fournisseurs d'informations pour communiquer ou non les données demandées ?

Réponse SNCF Réseau : D'une façon générale, SNCF Réseau estime que les délais contenus dans le projet de décret sont trop courts et potentiellement difficiles à tenir compte tenu des demandes formulées potentiellement de façon concomitantes par plusieurs autorités organisatrices et selon une périodicité et une maille des informations souhaitées qui peuvent également être différentes d'un demandeur à l'autre.

Ainsi, en premier lieu, SNCF Réseau propose de prolonger à 2 mois le délai accordé au GI pour se prononcer sur la disponibilité de l'information. En effet, ces demandes ne pouvant être anticipées, certaines d'entre elles pourraient nécessiter des études pour vérifier l'existence des données.

De plus, au regard de cette incertitude, pour SNCF Réseau, la sanction attachée au défaut de réponse concernant la transmission d'information hors champ de celles exigibles en vertu de la loi est disproportionnée.

En second lieu, SNCF Réseau propose de prolonger à 3 mois le délai accordé au GI pour transmettre les informations disponibles. L'entrée en vigueur du présent décret va vraisemblablement entraîner l'apparition de nombreuses demandes concomitantes et différentes de la part des autorités organisatrices.

Par ailleurs, la production de certaines données visée par le projet de décret (hors annexe 2) n'aura pas pu être anticipée par SNCF Réseau qui pourra, le cas échéant, solliciter des précisions afin de répondre de la manière la plus satisfaisante aux demandes des autorités organisatrices.

D'une façon plus générale, il serait souhaitable de prévoir un « délai transitoire allongé d'un mois supplémentaire » pour la disponibilité et la transmission d'informations durant les six mois suivant l'entrée en vigueur du décret. SNCF Réseau est déterminé à apporter aux autorités organisatrices l'ensemble des informations pour permettre la réussite de l'ouverture à la concurrence des contrats publics. Néanmoins, il existe un risque fort que les autorités organisatrices réalisent leurs premières demandes d'informations de manière concomitante dès la publication du décret (ce qui est parfaitement légitime, quand bien même toutes n'auront pas engagé le processus d'ouverture à la concurrence). Cette situation risque d'encombrer les services compétents du gestionnaire d'infrastructure et créer, dès la mise en œuvre du décret, des frictions entre les parties.

La notion d'information « approachante » et la définition qui pourrait être proposée ?

Réponse SNCF Réseau : la notion d'information « *approchante* » nous semble suffisante pour couvrir les cas considérés, les parties ne pouvant raisonnablement qu'adopter un comportement raisonnable pour son interprétation.

3.4 Sur l'application d'une contrepartie financière à la transmission de certaines informations

Question ARAFER : *La possibilité d'exiger une contrepartie financière à la communication d'informations, dans les conditions ci-dessus rappelées, appelle-t-elle des observations de votre part ?*

Réponse SNCF Réseau : La production de certaines informations en fonction de la maille choisie et la périodicité peut entraîner un lourd travail d'extraction et de traitement des données, au surplus selon une périodicité non définie à ce jour.

Ceci vaut pour la production de certaines informations listées dans les annexes, et le

serait d'autant plus vrai pour la production de données non listées et par définition non anticipées.

SNCF Réseau estime dès lors objectivement nécessaire de prévoir l'application d'une contrepartie financière à la transmission de certaines informations afin de recouvrir les coûts engendrés.

3.5 Sur la vérification de la sincérité des informations transmises

Questions ARAFER :

- Quel niveau de garantie attendez-vous concernant les informations qui sont transmises aux AOT ?
- Avez-vous des observations à formuler sur le principe du recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées ?

Réponse SNCF Réseau : SNCF Réseau estime excessive la proposition de recourir aux notions de « complétude » et d' « exactitude » plutôt que de « sincérité ». Comme indiqué dans les réponses à la partie 2 de la consultation ci-dessus, de nombreuses informations que SNCF Réseau devra fournir aux autorités organisatrices ont un caractère prospectif. Or, le gestionnaire d'infrastructure est tributaire, pour la réalisation des opérations annoncées, de nombreux aléas indépendants de sa volonté, par exemple en termes de financements. Ainsi, la fourniture d'informations « sincères » est cohérente en ce qu'elle correspond au niveau d'information dont SNCF Réseau dispose au jour de la demande des informations par les autorités organisatrices.

Concernant le recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées, SNCF Réseau estime qu'il s'agit d'une solution envisageable pour vérifier, aux frais du demandeur d'information, les informations transmises.

4. SUR LA PROTECTION DES INFORMATIONS COUVERTES PAR LE SECRET DES AFFAIRES

Question ARAFER : Avez-vous des observations à formuler sur le contenu et les modalités de mise en œuvre du plan de gestion des informations confidentielles prévus par le projet de décret ainsi que sur les remarques émises ?

Réponse SNCF Réseau : SNCF Réseau porte une vigilance particulière sur la protection des informations couvertes par le secret des affaires. En effet, notamment, des informations sensibles des entreprises ferroviaires sont susceptibles d'être transmises par lui aux autorités organisatrices.

Afin de faciliter la mise au point et la compréhension des dispositions des plans de confidentialité, SNCF Réseau suggère la mise au point d'un modèle type de plan de gestion des informations confidentielles qui pourrait être élaboré à la suite d'une consultation des parties intéressées par l'ARAFER et sur lequel les autorités organisatrices pourrait s'appuyer pour élaborer leur propre plan.

Par ailleurs, le plan susvisé, dès son adoption, devrait être « notifié » aux fournisseurs d'informations, et pas seulement « communiqué », afin de placer les parties dans un contexte juridique dont les règles sont connues.

D'autre part, SNCF Réseau note que la prérogative permettant à l'autorité organisatrice de s'opposer à la protection d'une information classée confidentielle par son propriétaire contrevient à l'article L.2121-19 du code des transports. Par ailleurs, ces dispositions entre aussi en contradiction avec la directive 2016/943/UE, transposée par la loi 2018-670 du 30 juillet 2018.

SNCF Réseau note, qu'en l'état actuel du texte, la seule possibilité de préserver la confidentialité des données qu'il détient - et d'éviter ainsi tout risque pénal - sera donc de s'opposer à la transmission des informations demandées par les autorités organisatrices (la préservation de la confidentialité n'étant pas garantie), ce qui ne répondrait pas à l'effet attendu du texte.

Par ailleurs, on relève que le caractère confidentiel d'une information est déjà normé pour SNCF Réseau par l'existence d'un plan de gestion des informations confidentielles dont le contenu a fait l'objet d'un avis conforme de l'ARAFER. A ce titre, il est important de rappeler que l'article 2 (dernier aliéna) du décret 2015-139 prévoit que lorsque qu'une information confidentielle relevant du plan de gestion des informations confidentielles peut, à titre dérogatoire, être transmise à des tiers, **ces derniers « sont tenus de respecter le caractère confidentiel des informations ainsi obtenues »**. Aussi, il ne nous semble pas possible que l'autorité organisatrice puisse, de sa seule initiative et sans requérir l'assentiment de la personne concernée (EF ou GI), décider que telle ou telle information n'est pas confidentielle.

5. SUR LA LISTE DES ELEMENTS NECESSAIRES A L'EXPLOITATION DU MATERIEL ROULANT DONT LE TRANSFERT EST DEMANDE PAR L'AOT

Question :

- La liste minimale des éléments prévus par le projet de décret ainsi que les observations formulées appellent-elles des remarques de votre part ? Page 13

- Avez-vous des observations à formuler concernant le délai de trois mois prévu ? Page 13

Réponse SNCF Réseau : SNCF Réseau n'est pas concerné par cette disposition.



Direction des Transports

Région
Hauts-de-France

A l'attention de
Autorité de régulation des activités
ferroviaires et routières (ARAFER)

Le 6/06/2019 :	Objet : Observations de la Région Hauts-de-France sur le projet de décret relatif aux informations portant sur l'organisation et l'exécution des services publics de transport ferroviaire de voyageurs
----------------	--

Remarques préliminaires

La Région Hauts-de-France présente un ensemble d'observations sur le projet de décret tenant compte de son expérience et de sa pratique de contrôle des différentes conventions TER qu'elle a déjà conclues depuis le transfert de compétences en 2002.

Le constat de la Région est le suivant : jusqu'à présent, les dispositions législatives et réglementaires existantes en matière de transparence informationnelle se sont révélées insuffisamment prescriptives et contraignantes pour permettre un contrôle suffisant des conditions techniques, économiques et organisationnelles de réalisation des obligations de service public par l'opérateur historique. Le constat de la Région rejoint notamment en ce sens des observations de la Cour des comptes, qui dès 2009, avait conclu que « *dans la situation de monopole de la SNCF, le pouvoir de négociation des régions et leur connaissance des coûts ne peuvent être que limités* ». La démarche engagée par les Régions et SNCF Mobilités dite de « *transparence financière* », matérialisée par le décret et l'arrêté du 17 mars 2016 (dits « OTFV »), s'est également révélée relativement infructueuse au regard des situations de rupture rencontrées par de nombreuses autorités organisatrices au cours de l'exécution des contrats ou lors de négociations de conventions récentes. Par ailleurs, comme exemple caractéristique des délais anormaux que s'octroie l'opérateur pour se conformer à ses obligations, on pourra citer l'établissement de comptes conformes aux règles de séparation comptable qui n'est toujours pas réalisé plus de huit ans après l'entrée en vigueur de cette obligation, les premiers comptes conformes à ces règles devant a priori concerner l'exercice 2018 seulement.

La Région souhaite donc que le décret à paraître améliore significativement cet état de fait. Or, elle a relevé toutefois qu'en l'état du projet, certaines dispositions, exposées dans la suite de l'avis, ne permettent pas de lever les obstacles actuels limitant la capacité des autorités organisatrices à contrôler les contrats de service public et à préparer l'ouverture du marché conventionné. Outre ces limites, ces dispositions pourraient déclencher des contentieux entre les autorités organisatrices et les fournisseurs d'informations, mais également de la part des opérateurs ferroviaires, compte tenu des difficultés pour obtenir des informations auprès de l'opérateur historique, de l'avantage informationnel évident dont il dispose et du fort pouvoir de négociation qui restera le sien, malgré la fin du monopole de droit. En effet, les divergences d'interprétation du droit entre la Région et l'opérateur sont récurrentes dans le cadre des négociations et le risque de différends pour l'application du décret est déjà avéré. En pratique, l'opérateur historique refuse déjà de fournir contractuellement des données « hors décret » en prétextant que celles-ci ne sont pas obligatoires.

Concernant les autres entités du groupe public ferroviaire chargées de la gestion de l'infrastructure, des gares, ou de la sûreté, la collecte d'information était jusqu'à présent réalisée par l'opérateur pour le compte de la Région. L'enjeu est donc celui de la désintermédiation de l'opérateur pour l'accès aux informations relatives aux services et la construction d'une relation directe et efficace afin de disposer des données nécessaires à la spécification des cahiers des charges afin d'attribuer la réalisation des obligations de service public par voie concurrentielle.

1. Sur le champ d'application du projet de décret

Avez-vous des observations à formuler sur les dérogations prévues aux dispositions du projet de décret ?

Pour certaines situations, ces dérogations reviendraient à ne pas observer les dispositions légales, notamment pour des contrats conclus postérieurement à l'entrée en vigueur. Cela pourrait contrevenir à l'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ou tout du moins ouvrir à des situations litigieuses entre les autorités organisatrices et les fournisseurs d'informations.

Le fait de mentionner l'existence potentielle de dispositions contractuelles « plus favorables » peut apparaître utile, en théorie, au renforcement des prérogatives de la puissance publique. En pratique, pour éviter les blocages systématiques lors des négociations, leur nature nécessiterait d'être définie en précisant que de telles dispositions sont relatives au droit de contrôle de l'autorité organisatrice afin d'éviter tout litige d'interprétation lors de la demande des informations.

2. Sur les informations concernées

2.1. Sur la transmission aux AOT des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public

*Les informations listées aux annexes 1 à 4 du projet de décret vous semblent-elles complètes ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les informations qu'il vous semble indispensable/utile d'y ajouter ? Pourquoi ?
La description des informations y figurant vous semble-t-elle suffisamment précise ?
La communication de données brutes non retraitées vous semble-t-elle préférable ?*

La Région relève que la terminologie « informations minimales » est absente. Cela introduit un risque d'interprétation quant à l'obligation pour les fournisseurs de produire ou de tenir à disposition l'ensemble des informations concernées. Sans compter les risques d'interprétation sur les informations visées selon la terminologie reprise au décret. Cela apparaît préjudiciable au droit de contrôle de l'autorité organisatrice sur l'organisation et l'exécution des services tel que prévu à l'article L. 2121-19 du code des transports. Aussi la Région préconise de rajouter ce terme d'informations minimales.

Il apparaît aussi nécessaire de compléter les informations listées avec les éléments suivants, indispensables pour permettre la bonne compréhension de l'organisation technique et économique des services et le contrôle effectif de leur exécution :

- Les informations financières prévisionnelles doivent être communicables, dès lors que les services ou les prestations font l'objet d'un engagement pluriannuel qui ne peut être exécuté qu'en raison de telles prévisions, voire de montants fermes lorsque cela est le cas.
- Plusieurs informations absentes dans le projet de décret pourraient limiter l'indépendance des autorités organisatrices pour arrêter les conditions de réattribution des services dont elles ont la charge. Aussi la Région suggère de rajouter les éléments suivants :
 - o Les lignes de roulement de matériel roulant. Elles sont nécessaires pour pouvoir comprendre et juger de l'organisation réelle des services et pouvoir estimer les besoins réels en parc de matériels roulants. Il ne s'agit pas seulement d'avoir des informations générales et statistiques (emport, vitesse, etc.) de celui-ci pour un horaire donné. La notion de « composition-type » par numéro de train ne reflète en aucun cas l'affectation du matériel roulant à une ligne. Elle permet de comprendre le service proposé pour un horaire donné, mais nullement de connaître l'organisation de la production du service avec les matériels roulants. La « composition type » n'est aussi qu'une vision théorique, elle n'est pas la composition exacte ou effectivement réalisée. Le problème est de ne pas savoir aujourd'hui sur quelles données irréfutables déterminer les matériels à affecter pour les remettre à disposition d'un opérateur ferroviaire en vue d'exploiter une ligne ou un groupe de lignes (besoin de parc en nombre et en lignes de roulement avec réserves de maintenance et d'exploitation).. Plusieurs éléments plaident en faveur de la transmission des lignes de roulement du matériel roulant, en effet : (1) Les parcs de matériel sont limités, attestant parfois d'une tension sur certains axes, et donc d'une

organisation parfois complémentaire avec des matériels roulants « partagés » sur plusieurs lignes commerciales ; (2) La maintenance et les modalités de remisage des rames ne sont pas connus précisément. Sans cette information il n'est donc pas possible de conjecturer l'utilisation d'un matériel roulant à partir d'une « composition-type » par horaire de service ; (3) l'opérateur historique communique les horaires et les sillons commerciaux, mais jamais sur les sillons techniques (ou « non-commerciaux ») qui ne sont donc pas connus. L'utilisation des actifs n'est donc pas conjecturable en l'état.

- Les informations sur les plans de maintenance actualisés. Elles apparaissent indissociables de la reprise en pleine propriété du matériel roulant, pour des raisons évidentes de sécurité, mais aussi de performance économique. Dans le cadre de procédures de mise en concurrence, ces informations pourraient constituer un avantage informationnel conservé par l'opérateur sortant en violation des principes de concurrence libre et non faussée. Leur non-transmission constitue également un préjudice financier important pour l'autorité organisatrice qui a financé la montée en compétence de l'opérateur historique pour lui permettre d'optimiser la maintenance du parc du matériel roulant régional. En cas de changement d'opérateur, il faudrait ainsi financer à nouveau la même montée en compétence et, dans l'intervalle, réduire l'offre réalisée à niveau de parc constant (ou accroître le parc pour réaliser l'offre existante).
- Les données relatives à l'entretien courant des matériels roulants. Actuellement inconnues des autorités organisatrices, tant en terme d'organisation concrète au sein des ateliers de maintenance que dans la décomposition des prestations effectuées et facturées. Ainsi, les autorités organisatrices ne disposent-elles pas d'une description des prestations de maintenance par ligne, ou par matériel, ou par site de maintenance. La facturation qui y est associée n'est pas non plus détaillée. Ces remarques concernant la maintenance se combinent à des informations lacunaires sur le remisage des rames et à l'absence d'indications précises de l'affectation du matériel roulant par ligne. Il convient de rappeler qu'il n'existe aujourd'hui pas de tarification régulée des prestations de maintenance appliquée aux services conventionnés.
- Les données relatives aux compétences, aux coûts et aux roulements de personnels. L'organisation du personnel est distincte de celles des outils de production et aucune information à cet effet n'est prévue en dehors de données minimales sur les ressources humaines, dont la consistance est très éloignée d'un bilan social en bonne et due forme. Le code des transports prévoit certes des dispositions dérogatoires pour les procédures de reprise du personnel, pour autant, il n'en demeure pas moins que la masse salariale du personnel potentiellement à reprendre est un facteur déterminant des offres économiques des opérateurs susceptibles de se porter candidats à la réattribution de services ferroviaires. La jurisprudence administrative rendue en matière de transfert de personnels impose d'ailleurs d'indiquer le statut des personnels, la masse salariale et son coût, la nature des contrats ou l'ancienneté des personnels¹. De ce fait, l'absence de communication d'informations suffisantes serait pleinement au bénéfice du candidat sortant et rendrait les offres des autres candidats peu pertinentes. Il est nécessaire de porter à la connaissance de l'autorité organisatrice et des futurs candidats des données extraites du système d'information pour les ressources humaines (SIRH) de l'opérateur historique (cf. infra) ainsi que les affectations (roulements) afin de permettre de modéliser le coût de la main d'œuvre et les modalités de leur organisation sur la durée totale d'un contrat (et donc tant l'évolution de l'organisation que celle de la masse salariale afférente). Le contrôle de l'effectif et de la masse salariale n'a pas seulement un intérêt pour réattribuer les services, il permet aussi de s'assurer, tout comme pour d'autres charges, de l'absence de surcompensation *ex post*, notamment en cas de dérive des coûts ou d'absence de proportionnalité entre l'évolution des coûts et l'évolution du niveau de service. Vu les études de reconstitution des coûts menées par de nombreuses Régions (la Région Hauts-de-France a fait travailler deux bureaux d'études distincts sur les deux anciennes Régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais), il ressort que les données financières et d'effectif connues sont insuffisantes pour estimer la masse salariale dédiée aux contrats, en déduire des marges de manœuvre, ou anticiper son évolution. SNCF Mobilités dispose donc aujourd'hui d'un avantage concurrentiel évident sur ce point. Enfin, l'organisation des journées de service depuis le lieu de prise de poste jusqu'au changement de service, les lieux de résidences de travail des agents, et le périmètre

¹ Pour exemples : CE, 19 janvier 2011, req. n°340773 ; CAA Bordeaux, 29 mars 2016, req. n°14BX01574 ; ou encore TA Nice, 12 février 2016, req. n°1600249.

géographique des rotations n'est pas communiqué à l'autorité organisatrice. La Région suggère que les informations sur le personnel soient les suivantes :

- Le nombre de salariés répartis par type de métier ;
- Les équivalents temps plein travaillés (ETPT) et le nombre de journées de service (JS)
- les types de contrat de travail ;
- La proportion d'emplois concourant directement à la réalisation du Service ;
- La masse salariale et les charges sociales desdits personnels ;
- La pyramide des âges ;
- Les niveaux de qualification par type de métier ;
- Les sites et les services d'affectation (pour les personnels roulants : les missions train, temps de repos...) ;
- La description des plans de formation.
- La masse salariale, distinguant les salaires, les charges sociales et les frais du personnel ;
- Le coût moyen par agent, ventilé par métier et par qualification.

À noter que les informations relatives à l'affectation du matériel roulant prévues dans le projet porteraient uniquement sur le principal centre de maintenance et la ligne ou les groupe de ligne de circulation. Ces informations, pour autant que leur mention soit intéressante, paraissent approximatives dans leur formulation et ne permettraient pas de connaître l'organisation du service. En effet, tous les centres de maintenance utilisés pour un matériel roulant ne seront pas indiqués à l'autorité organisatrice, les sites de remisage associés ne seraient pas fournis, et l'utilisation pour les circulations d'une ligne au sein d'un groupe de ligne ne serait pas suffisamment connue. À ce titre, les lignes de roulement du matériel roulant, systématiquement refusées par l'opérateur historique, pourraient fournir une information analogue.

Le décret ne prévoit en outre aucune information sur l'organisation des biens loués, des biens multi-affectés, des données, ou des fonctions transverses, notamment les systèmes d'information, les fichiers de clients, ou les biens utilisés pour un service et n'entrant pas dans le champ d'un contrat de service public (vu les dérogations au code de la commande publique introduite à l'article L. 2121-17-1 du code des transports). Ces éléments devraient être communiqués pour assurer la continuité de service public (selon un principe de réversibilité plutôt que de propriété lorsque celle-ci fait l'objet d'une dérogation).

Pour les services « TERGV », il conviendrait d'éviter que la possibilité offerte à l'article L. 2121-4-2 de saisir l'ARAFER ne devienne de fait une obligation pour la Région par manque d'informations. Pour cela, il suffirait que soit communiquées à l'autorité organisatrice, d'une part, les compensations pour adapter des conditions d'exploitation du service sur le territoire concerné et, d'autre part, les compensations pour la montée à bord de voyageurs bénéficiant des conditions du service conventionné. Ce besoin découle de l'obligation de contrôler l'absence de surcompensation conformément à l'article 4 règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

La question du format des données et de leur potentiel retraitement peut s'apprécier au regard des principes suivants :

- les données transmises « brutes », sans retraitement, présentent des avantages tels que la fiabilité et la rapidité de mise à disposition. En revanche, elles doivent d'une part correspondre parfaitement aux définitions/périmètres des données demandées et par ailleurs elles doivent pouvoir être intelligibles, exploitables et manipulables aisément par les personnes habilitées, au moyen de logiciels classiques d'analyse de données sans devoir procéder au préalable à des opérations complexes de conversion de format. Ces données doivent donc être fournies dans des formats « standard » les plus adéquats en fonction du type de donnée et de la volumétrie (format tableur, bases de données, systèmes d'information géographiques, etc.). A défaut de satisfaire ces critères, des retraitements préalables sont à effectuer par le fournisseur d'informations avant transmission ;
- les retraitements effectués sur données brutes doivent permettre d'assurer l'exploitabilité et la conformité des données à transmettre si un format « brut » ne peut le garantir, comme indiqué au point précédent. Cependant, ces retraitements ne doivent en rien altérer le caractère irréfragable, l'exhaustivité et la fiabilité des données à transmettre, au risque de contrevenir à l'article L. 2121-19 du code des transports ;
- dans les deux cas, qu'il s'agisse de données brutes ou retraitées, des documentations appropriées (dictionnaire de variables notamment) doivent systématiquement accompagner la transmission pour permettre l'appropriation rapide et l'exploitation des données.

En ce qui concerne plus spécifiquement les éléments financiers listés dans l'annexe 1 prévue par l'article 2 du projet de décret, souhaitez-vous que ces annexes précisent les éléments de contrôle et de garantie de la fiabilité des informations transmises qui pourraient être apportés ?

La Région est favorable à toute disposition qui lui permettra de mieux contrôler l'exécution des contrats. Actuellement la Région constate que malgré les obligations de séparation comptable qui s'imposent au groupe public ferroviaire, elle ne peut disposer d'information fiable sur ce plan. Tout au plus la Région a-t-elle connaissance des éléments listés par l'arrêté et le décret du 17 mars 2016 (pris en application de l'article 14 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire).

Le même décret du 17 mars 2016 prévoit par ailleurs, au regard des principes de gestion financière et comptable qui s'imposent à SNCF Mobilités, que les comptes fournis aux autorités organisatrices respectent les principes comptables d'indépendance des exercices et de permanence des méthodes, tout en permettant la comparaison entre l'année faisant l'objet du rapport et la précédente. Ces dispositions incontournables de la réforme de 2014 n'ont cependant pas été retranscrites dans le décret.

Dans la pratique, SNCF Mobilités semble avoir seulement transmis aux autorités organisatrices des documents approchant des règles de gestion du groupe. De plus, les matrices de passage entre les comptes par nature et les comptes par destination montrent des écarts qui donnent systématiquement lieu à des analyses et interprétations divergentes. De telles matrices de passage des comptes par destination au périmètre des contrats aux comptes de lignes n'ont jamais été communiquées car l'affectation des charges dépend de règles de gestion pas toujours explicites. De même, le passage des comptes sociaux du groupe au compte des contrats n'est pas possible en l'état des informations disponibles.

La Région est donc dans l'incapacité de contrôler que la totalité des subventions acquittées ont été consommées au seul bénéfice du service et conformément aux périmètres de séparation comptable. Elle ne peut pas non plus vérifier la rentabilité des contrats et donc l'absence de surcompensation conformément à l'article 4 règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route.

Aussi la Région demande un certain nombre d'informations utiles au contrôle telles que :

- une comptabilité analytique détaillée, documentée et auditable pour les contrats « TER ». Ce manque a déjà été dénoncé en 2009 par la Cour des Comptes, notamment pour ce qui concerne les comptes de lignes (« *L'un des principaux défauts de la comptabilité analytique de la SNCF est l'absence de compte de charges et de produits par ligne, ce qui empêche les régions de disposer d'une information économique suffisamment fine* »).
- Dans les comptes de lignes, la fourniture des coûts par unités d'œuvre détaillées correspondant à chaque poste de charge comme par exemple journées de service, besoins et affectations en matériel par axe.
- La Région attire l'attention sur la pratique actuelle de l'opérateur de fournir une répartition de coûts moyennés contrairement aux principes de la « *Charte pour des relations Régions/SNCF plus transparentes* » de 2011, stipulant l'objectif de mettre en œuvre « *une comptabilité analytique des lignes, permettant ainsi une affectation des coûts aux lignes la plus pertinente possible en termes d'affectation des ressources* » n'a jamais été recherché par SNCF Mobilités. Ce besoin est important notamment pour la masse salariale, l'opérateur fournissant actuellement les évolutions de la rémunération moyenne des personnels en place à l'échelle du groupe.

2.2. Sur les informations devant être transmises aux candidats à la procédure de passation d'un contrat de service public

La liste de données concernées vous paraît-elle complète et suffisamment précise ?

Avez-vous des observations à formuler concernant les différences de contenu entre cette liste d'informations et celles figurant dans les 4 annexes susmentionnées ?

La communication de données brutes non retraitées pourrait-elle être utile aux AOT pour la définition des lots mis en concurrence puis pour permettre à celles-ci de transmettre aux candidats des informations à la maille du lot concerné ?

Certaines informations listées dans le projet de décret semblent insuffisantes au vu des difficultés rencontrées avec l'opérateur historique, notamment :

- L'historique de la maintenance des matériels roulant, vu l'absence de communication des opérations d'entretien réalisées pour le service (en termes de consistance des prestations pour un contrat de service public et non d'historique pour un matériel ou de facturation dans le cas où une régulation tarifaire deviendrait effective) et l'incertitude qui demeure quant à la possibilité d'obtenir à terme la communication des plans de maintenance actualisés.
- La description de l'état des matériels (inconnue aujourd'hui) et les éléments de coût d'entretien de ces derniers qui ne sont pas communiqués par l'opérateur historique qui estime être uniquement tenu de fournir le coût forfaitaire global de la maintenance par contrat.
- La localisation et la description des sites de maintenance et de remisage, car cette information ne peut être utile qu'à la condition de connaître l'affectation du matériel roulant et la consistance des opérations réalisées sur chaque site (cf. observations en 2.1).
- La localisation et la description des distributeurs de titres de transport mis à disposition par l'autorité organisatrice, car il ne semblerait pas complet d'apporter une telle information sans fournir aussi une connaissance des systèmes d'informations pour la distribution qui participent du fonctionnement de ces outils.
- Les informations sur le personnel sont à mettre au regard des observations en 2.1.
- L'historique des données pertinentes de l'exploitation précédente du service concerné constitue typiquement une famille d'informations pouvant requérir d'être fournies brutes, particulièrement parce que ces données peuvent comporter des indicateurs établis avec des règles de calcul comportant des seuils, des arrondis, des ratios, ou des moyennes sur des périodes non homogènes.

Les informations relatives à l'affectation et à la maintenance du matériel roulant sont aujourd'hui au seul bénéfice de l'opérateur historique. Ces éléments, peu ou prou inconnus à ce jour, ne semblent pas garantis par le décret qui renvoie à des prestations régulées aujourd'hui non conformes, car l'offre de référence de la maintenance proposée par SNCF Mobilités n'est pas conforme aux textes en vigueur et fait peser de réels risques pour la concurrence effective sur le marché du transport ferroviaire de voyageurs (celle-ci a récemment fait l'objet de la part de l'ARAFER d'un avis négatif n°2019-014 du 14 mars 2019 engageant consécutivement une procédure en manquement contre SNCF Mobilités, puis deux mises en demeure par les décisions n°2019-025 et n°2019-026 du 18 avril 2019). Aussi, au regard de ces considérations et des limites observées en 2.1, il n'apparaît pas possible pour les autorités organisatrices de remplir l'obligation de communiquer toutes informations sur l'état des lieux des biens et des ressources susceptibles d'être utilisés pour le service faisant l'objet d'une procédure de réattribution. Au surplus, ces lacunes permettent de formuler des doutes sérieux quant à la capacité des autorités organisatrices à arrêter le périmètre fonctionnel de lots sur la base des éléments listés en annexe au décret.

La maille géographique des informations doit être déterminée selon la demande de l'autorité organisatrice, sans que celle-ci ait à motiver sa demande. En effet, il existe un risque avéré que l'opérateur historique refuse de fournir des informations pour chaque ligne du service, ou même pour les périmètres de lots décidés pour la mise en concurrence. Ce besoin pourrait aussi concerner un contrôle sur une partie limitée du service public. Dans ces situations et en l'absence de précision réglementaire, le périmètre d'un contrat de service public ou du service dans son ensemble apparaîtraient problématiques. Il conviendrait à ce titre que le décret dispose, en application de l'article L. 2121-16 du code des transports, que les demandes peuvent porter sur « *les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence* ».

Pour permettre sa pleine application, le décret doit disposer que lesdites informations sont dues aux autorités organisatrices, et que le périmètre retenu par celles-ci est opposable pour que la fourniture des informations afférentes ait lieu.

3. Sur la procédure de transmission des informations

3.1. Sur la demande de transmission d'informations

*Cette règle appelle-t-elle des observations de votre part ? De manière générale, éprouvez-vous des difficultés à définir avec précision les données dont vous sollicitez la communication ?
Un mécanisme de transmission automatique et/ou périodique de certaines informations par les fournisseurs d'informations aux AOT vous semblerait-il plus approprié et, si oui, pour quelles informations ?*

La Région est confrontée à un refus d'information par l'opérateur historique qui conteste le périmètre, l'échéance, la nature, le contenu des informations demandées. La Région Hauts-de-France a de ce fait saisi l'ARAFER d'un règlement de différend.

La fréquence de transmission des données (paramètre à distinguer du pas temporel des informations demandées qui peut être selon le cas annuel, trimestriel, mensuel, quotidien...) doit être *a minima* annuelle dès lors que celles-ci sont dues pour suivre un contrat ou constituent des informations minimales en vertu du décret. Ce principe de fourniture avec le rapport d'activité a été reconnu et codifié par le décret n°2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités et l'arrêté du 17 mars 2016 listant les informations transmises annuellement par SNCF Mobilités aux autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire. Il convient d'ailleurs de sécuriser ces obligations et d'éviter des problèmes d'interprétation réglementaire pour les conventions en cours d'exécution et attribuées en vertu de l'article L. 2121-4 du code des transports.

3.2. Sur la période éligible à la transmission d'informations

Les règles définies dans le projet de décret appellent-elles des observations de votre part ? Dans l'affirmative, quelles règles alternatives pourraient être prévues ? L'application d'une période d'antériorité de 5 ans à compter de la demande vous paraît-elle appropriée ?

Avec la vague de renégociation des conventions TER déclenchées après les fusions de région, la possibilité de demander des informations antérieures aux contrats en cours apparaît d'autant plus nécessaire, de manière à disposer d'un historique suffisant. Compte tenu de la durée moyenne des contrats TER, un historique de 5 ans apparaît en effet comme un minimum pour limiter l'asymétrie d'information entre l'opérateur sortant et les potentiels nouveaux entrants. Dans certains cas, s'en tenir à un historique de 3 ans peut en effet s'avérer insuffisant, par exemple :

- Pour apprécier l'évolution de comportement de la demande suite à des changements significatifs d'offre (consistance des dessertes et/ou modifications tarifaires) ou pour avoir suffisamment de recul pour identifier des exercices annuels « atypiques » en raison d'événements conjoncturels liés au contexte économique ou social (exemple : historique de 3 ans 2016-2017-2018 : seule 2017 n'a pas été perturbée par des mouvements sociaux d'ampleur)
- Pour pouvoir prendre en compte les effets des travaux de longue durée sur l'infrastructure et étudier les évolutions « avant/après » aussi bien sur l'offre que sur la demande
- Dans le cas où l'autorité organisatrice doit répondre à des contrôles d'une autorité administrative ou d'une juridiction sur une période plus longue (les rapports de la Cour des Comptes sont généralement basés sur des périodes de 5 ans minimum).

3.3. Sur les délais de transmission et la notion d'information « disponible »

Quelles sont vos observations sur les dispositions prévues dans le projet de décret ainsi que sur les remarques exposées, en particulier concernant :

- *la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier si les informations entrent dans le champ d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ?*
- *la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier le caractère disponible ou non d'une information ?*
- *la possibilité de considérer l'intégralité des informations listées dans les annexes 1 à 4 comme disponibles ?*
- *la possibilité pour l'opérateur de fournir des données brutes et non retraitées ?*
- *les délais impartis aux fournisseurs d'informations pour communiquer ou non les données demandées ?*
- *la notion d'information « approchante » et la définition qui pourrait être proposée ?*

Vu les dispositions décrites, le décret permettrait en pratique à tout fournisseur de reformuler la demande de l'autorité organisatrice, la liberté lui étant laissée de plaider l'absence de données préexistantes au regard du périmètre, de la période, de la nature, ou du niveau de détail pour les informations demandées.

Les informations listées par le décret, qu'il s'agisse des informations en annexe ou des informations devant être communiquées dans le cadre de procédure de passation, devraient en tout état de cause être réputées disponibles pour remplir les conditions énoncées par l'article L. 2121-19 du code des transports.

Les délais impartis sont soumis à la confirmation de la fourniture des informations, mais sans garantie que ceux-ci ne fassent pas courir de péril pour le calendrier de réattribution d'un service. Ainsi, par analogie avec la disposition de l'article 6 de l'ordonnance n°2018-1135 du 12 décembre 2018 concernant le délai laissé à l'ARAFER pour régler des différends en application du III de l'article L. 1263-2 du code des transports, les fournisseurs d'information pourraient-ils être tenus de « *de ne pas dépasser le délai de douze mois courant soit à compter de la publication des informations prévues au paragraphe 2 de l'article 7 du règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 [...] soit, dans les cas où les autorités organisatrices de transport ne publient pas ces informations, à compter de l'information faite au cédant, par tout moyen conférant date certaine, de l'intention de l'autorité organisatrice d'attribuer directement le contrat à un nouvel opérateur, de lancer une procédure de mise en concurrence ou de fournir elle-même le service.* ».

La notion d'information « *approchante* » paraît particulièrement contradictoire avec la loi pour des informations supposées être irrefragables. Tout du moins, une telle liberté d'appréciation est-elle de nature à amener des situations de litiges et à conforter la situation de monopole informationnel de l'opérateur historique.

3.4. Sur l'application d'une contrepartie financière à la transmission de certaines informations

La possibilité d'exiger une contrepartie financière à la communication d'informations, dans les conditions ci-dessus rappelées, appelle-t-elle des observations de votre part ?

Il conviendrait de prévoir la gratuité de ces informations afin d'éviter tout abus et de renforcer plutôt que de limiter le pouvoir de contrôle des autorités organisatrice. Il vaudrait mieux préciser que ces informations sont données gratuitement à l'AO, dès lors qu'elles sont déjà réputées prises en charge par le contrat de service public ou financées par quelque autre moyen, à défaut, une contrepartie financière ne pourrait être exigée pour des informations disponibles ou figurant dans les données minimales ou les données qui favorisent le libre accès à la commande publique, l'égalité de traitement des candidats et la transparence des procédures de réattribution.

L'article 19 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire et les articles L2121-16 et L. 2121-19 du code des transports sur le fondement desquels sont pris le décret ne prévoient pas la possibilité de facturer des données aux autorités organisatrices. Plus préoccupant encore, l'article 21 de la loi concernant le transfert de biens dispose clairement que celui-ci « *ne donne lieu à aucun versement de salaire ou honoraires, ni à aucune perception ou régularisation d'impôts, de droits ou de taxes de quelque nature que ce soit* ».

La notion de devis ne semble renvoyer à aucune disposition du code de la commande publique ou du code des transports. Tout au plus peut-on se référer à l'article L. 441-6 du Code de Commerce qui dispose que « *Lorsque le prix d'un service ou d'un type de service ne peut être déterminé a priori ou indiqué avec exactitude, le prestataire de services est tenu de communiquer au destinataire qui en fait la demande la méthode de calcul du prix permettant de vérifier ce dernier, ou un devis suffisamment détaillé* », or le renvoi à de telles dispositions ne figurent pas dans le décret.

En pratique, compte tenu des difficultés rencontrées par les autorités organisatrices pour contrôler les comptes des contrats et les contributions versées directement ou indirectement aux entités du groupe public ferroviaire, l'estimation et le contrôle de la réalité des coûts annoncés pour la fourniture d'information apparaît a priori impossible.

Enfin, la facturation de données pour l'exercice du droit de contrôle des autorités organisatrices est de nature à induire un risque de surcompensation des obligations des fournisseurs et de contrevenir à l'article 4 du règlement CE n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route. Il convient au minimum que ce coût soit déterminé « *de façon à ce qu'aucune compensation ne puisse excéder le montant nécessaire pour couvrir*

l'incidence financière nette sur les coûts et les recettes occasionnés par l'exécution des obligations de service public ». Le même règlement prévoit dans son annexe qu'il est tenu compte d'un « bénéfice raisonnable » de l'opérateur. Or, pour respecter ces principes, il conviendrait de savoir a priori si l'information est déjà disponible, quelle est la profitabilité retirée par les fournisseurs des concours financiers de l'autorité organisatrice, et de connaître exactement les moyens déjà déployés pour fournir des informations.

Enfin, la Région tient à rappeler à toutes fins utiles les extraits de l'avis n° 2018-079 du 15 novembre 2018 de l'ARAFER, auquel elle souscrit entièrement :

« En effet, d'une part, le régime applicable aux contrats de concession, auquel est adossé le régime juridique des contrats de service public de transport de voyageurs, prévoit que le concessionnaire est tenu d'informer le concédant des conditions d'exécution de la concession et de lui communiquer, à sa demande, les informations et justifications relatives à l'exécution du contrat, sans qu'aucune disposition de l'ordonnance « Concessions » n'envisage la possibilité d'une facturation par le concessionnaire au concédant de la communication de ces informations.

D'autre part, la production d'informations d'ordre technique, financier et commercial, nécessaires au suivi de l'exécution du service public ferroviaire dont l'autorité organisatrice a la charge, fait partie, dans les conventions TER, de la mission de l'exploitant du service conventionné conformément à l'article L. 2141-11 du code des transports, à l'article 18 du décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités et à l'arrêté du 17 mars 2016 listant les informations transmises annuellement par SNCF Mobilités aux autorités organisatrices régionales de transport ferroviaire. La transmission de ces informations ne donne alors lieu à aucune contrepartie financière. »

3.5. Sur la vérification de la sincérité des informations transmises

*Quel niveau de garantie attendez-vous concernant les informations qui sont transmises aux AOT ?
Avez-vous des observations à formuler sur le principe du recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées ?*

Le caractère irréfugable des informations n'est pas repris dans le décret qui applique de ce fait partiellement la loi (cf. remarques en 2.1 et 3.3). Les notions proches d'exactitude et de complétude permettraient de d'éclairer l'application de l'article L. 2121-19 du code des transports. La notion d'information « approachante » est en revanche trop imprécise et va à l'encontre de tels principes.

Le droit de la puissance publique de solliciter un tiers pour vérifier les informations communiquées ne devrait pas être interprété comme un droit du fournisseur à transmettre des informations partielles ou erronées (volontairement ou pas) en transférant au destinataire de ces données la charge de prouver leur non-conformité. La transmission de données exactes et complètes devrait être inscrite comme une obligation du fournisseur de données.

4. Sur la protection des informations couvertes par le secret des affaires

Avez-vous des observations à formuler sur le contenu et les modalités de mise en œuvre du plan de gestion des informations confidentielles prévus par le projet de décret ainsi que sur les remarques émises ?

La loi ne subordonne pas la fourniture des informations à l'adoption préalable d'un plan de gestion des informations confidentielles. Il n'est pas d'ailleurs dit que ledit plan, ses modalités d'adoption ou de mise en œuvre relèvent expressément du décret, l'interdiction de divulgation est en revanche peu définie dans le projet de texte, lequel crée davantage de complexité procédurale et de barrières administratives à la transmission des informations qu'il ne prévoit comment interdire de divulguer des secrets. Vu l'article 151-1 du Code de Commerce, il conviendrait que, compte tenu du monopole de l'opérateur historique, la communication des informations pour les appels d'offre permette aux opérateurs un accès aux informations qui sont communément accessibles pour accéder aux appels d'offres relatifs à l'exécution de services ferroviaires conventionnés similaires dans les autres pays européens.

S'agissant de la consultation préalable, au-delà du fait même de son existence qui est en soi discutable parce qu'elle induit de facto des délais administratifs supplémentaires et ne soustrait pas pour autant l'autorité organisatrice, ses agents et ses prestataires de l'obligation de ne pas divulguer des informations relevant du secret des affaires, plusieurs questions d'ordre pratique se posent : l'obligation de notifier le plan aux fournisseurs consultés suppose que les fournisseurs non consultés n'ont pas le même droit à notification. D'ailleurs, rien n'encadre les modalités de la consultation (doit-elle être publique ?) et de détermination des fournisseurs (ceux que désigne l'autorité organisatrice ? ceux avec lesquels elle est liée par une relation contractuelle ?), ce qui ne tombe pas sous le sens en dehors des entités du groupe public ferroviaire. Par ailleurs, quelle est la portée des contributions reçues lors de cette consultation ? Que se passera-t-il si l'autorité organisatrice décide de ne pas donner suite à certaines « recommandations ».

En lieu et place de multiples consultations locales, il serait utile d'envisager un principe d'établissement de lignes directrices par l'ARAFER, de manière à limiter au maximum les tentatives de blocage ou de litige et réduire au maximum les délais de mise en place.

Enfin, comme rappelé précédemment, s'il appartient à l'autorité organisatrice de respecter la loi sur la non divulgation du secret des affaires, il lui appartient d'y veiller dans l'absolu et non sous le contrôle des fournisseurs d'informations. En cas de litige sur la communication d'information, la qualification du secret des affaires serait elle-même débattue entre les parties pour les informations visées, quoi qu'il en soit du plan.

5. Sur la liste des éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant dont le transfert est demandé par l'AOT

*La liste minimale des éléments prévue par le projet de décret ainsi que les observations formulées appellent-elles des remarques de votre part ?
Avez-vous des observations à formuler concernant le délai de trois mois prévu?*

La loi évoque seulement le « carnet de maintenance » et le projet de décret « l'historique des opérations de maintenance dont les carnets d'entretien ». Les Régions, tout comme les entreprises manifestant leur souhait de se porter candidates sur le marché conventionné, ont systématiquement demandé que soit communiqué « le plan de maintenance », constitutif de l'ensemble du retour d'expérience et de l'historique des paramètres d'entretien adaptés pour chaque série afin de réaliser la production du service. Ce besoin est d'autant plus sensible que l'opérateur historique ne souhaite pas offrir gracieusement aux nouveaux arrivants son savoir-faire, bien que celui-ci ait été acquis grâce à sa prestation réalisée pour le compte de la Région et naturellement financé par celle-ci.

Assurément, il faut connaître l'ensemble des opérations passées et pouvoir connaître les opérations déjà programmées, et cette rétention d'information de la part de l'opérateur historique avantagerait indubitablement l'entreprise pour demeurer entité en charge de la maintenance. D'autres données sont également sensibles, comme celles recueillies par les capteurs embarqués (la maintenance agile, essentiellement prédictive, est à au cœur de la question de la maintenance). L'un des enjeux incontournables pour les autorités organisatrices est d'identifier les éventuelles tensions sur le parc (cf. supra), car les nouveaux entrants devront constituer un parc « suffisant » pour assurer ou développer le service commercial. Il faudra pouvoir faire un diagnostic de parc.

Sur ce sujet, la Région rappelle également à toutes fins utiles qu'elle souscrit totalement aux remarques de l'avis n° 2018-079 du 15 novembre 2018 de l'ARAFER : « *l'Autorité constate que le projet d'ordonnance ne prévoit pas la transmission des plans de maintenance actualisés. Cette absence est de nature à compromettre la poursuite du service. Ceci peut, en effet, engendrer un risque en matière de sécurité du fait de l'absence de prise en compte par le nouveau mainteneur des modifications apportées, pour des raisons sécuritaires, aux pas ou procédures de maintenance. Par ailleurs, cette absence de transmission est de nature à faire peser un risque sur les finances publiques des autorités organisatrices de transport auxquelles incomberait l'obligation de financer une seconde fois la constitution d'un retour d'expérience et, dans l'attente, le retour à des pas de maintenance très fréquents. Aussi, l'Autorité recommande que les plans de maintenance actualisés soient expressément mentionnés parmi la liste des éléments devant être transmis aux autorités organisatrices de transport, en complément des plans de maintenance initiaux préconisés par le constructeur.* »

Sur la modification des informations prévues par le décret

Il faudrait, notamment dès lors que des décisions de juridictions ou d'autorités indépendantes telles que l'ARAFER ou l'ADLC viendraient modifier ou préciser les catégories d'information, que le décret puisse être modifié par simple décret, avec une consultation préalable de l'ARAFER.

Analyse du projet de décret « données »

1) Synthèse de l'analyse

Le projet de décret « données » et « plans de maintenance » fait suite à l'adoption du Nouveau pacte ferroviaire, prévoyant d'une part la transmission de données de la part du cédant dans le cadre d'une procédure d'appels d'offres (*article L2121-16 du code des transports*), et d'autre part l'exigibilité par l'autorité organisatrice d'une liste de données minimales auprès des entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service (*article L2121-19 du code des transports*).

Après une première concertation fin 2018, la DGITM a transmis aux parties prenantes un second projet de décret qui sera examiné en Comité national d'évaluation des normes le 6 juin 2019. Celui-ci sera également analysé par l'ARAFER, dans le cadre d'une consultation publique jusqu'au 7 juin 2019.

- ⇒ Le projet de décret propose dorénavant **un principe de non-contrepartie financière** quant à l'exigibilité des informations minimales et, spécifiquement dans le cas de la transmission des informations propres à la préparation d'un contrat, de non-contrepartie financière à l'exception d'engagement d'investissements significatifs au regard des actuelles conventions. Ces dispositions vont dans le sens des demandes des Régions.
- ⇒ Le projet de décret reste flou sur **la notion d'indisponibilité de la donnée**, source potentielle de contentieux, déresponsabilisant totalement les fournisseurs d'informations sur la mise en œuvre des systèmes d'informations nécessaires à la transmission des données, qui, le cas échéant, devraient obligatoirement être transmises sous leurs formes brutes.
- ⇒ En termes de contenu des données transmises, le champ temporel des données exigibles reste **restreint sur une période de trois ans** seulement dans la majorité des cas. **Des précisions quant aux données minimales exigibles pourraient également être apportées** auprès des entreprises ferroviaires, notamment sur la définition de l'offre contractualisée, commandée, adaptée et réalisée ; le détail des ventes et le profil des abonnés ; la connaissance exhaustive des moyens engagés par train en matière de lutte antifraude ; ou encore l'estimation des consommations d'énergie des matériels. Il est également observé que les données minimales exigibles de la part des gestionnaires des gares restent également restreintes, par des réserves de disponibilité des données qui exonèrent injustement les fournisseurs d'informations de leurs responsabilités.
- ⇒ Ainsi, **le niveau de granularité, de périodicité, et de finesse** des informations est normalement déterminé par l'autorité organisatrice. Toutefois, ce point fait débat au regard d'un risque d'opposition systématique d'indisponibilité de la donnée par le fournisseur d'information. Il pourrait ainsi être judicieux d'exprimer ces informations détaillées au sein des annexes du projet de décret. L'introduction d'une définition plus ferme de la notion d'indisponibilité, et mécanismes de régulation sur ce dernier point, permettrait de mieux objectiver la portée des données exigibles par les autorités organisatrices.
- ⇒ Enfin, concernant **les plans de maintenance**, la proposition de liste apparaît incomplète, ces derniers ne pouvant être qualifiés de plans de maintenance actualisés en l'absence d'information sur les pas de maintenance, et un état par organe et fonction des opérations de maintenance préventive & corrective.

2) Analyse du décret

a) Champ d'application

Le titre premier concerne la transmission aux autorités organisatrices des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public.

Ce dernier concerne les futures concessions de service public pouvant être déterminées par les Régions à compter du 25 décembre 2023, et les conventions actuelles, dès lors que les dispositions du décret sont plus favorables que les dispositions conventionnelles. Une précision a été apportée (article 1^{er}) pour souligner que seules les rédactions antérieures au 25 décembre 2023 seront prises en compte.

Ce décret d'application concerne d'une part les données exigibles par les autorités organisatrices dans le respect de l'article L2121-19 du code des transports : « *Les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service transmettent à l'autorité organisatrice de transport compétente, à sa demande, toute information relative à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public [...]* ». Toutefois, **le projet de décret présenté présente à ce titre une évolution lexicale de la liste des informations, qui ne sont plus considérées comme « minimales »** (article 2 du projet de décret). Cette évolution va à l'encontre du dernier alinéa de l'article précité.

Il détermine d'autre part la liste des données exigibles par l'autorité organisatrice et communiquée par l'opérateur dans le cadre de la procédure de passation d'un contrat de service public, conformément à l'article L2121-16 du code des transports (article 7 du projet de décret).

b) Demande de transmission

Des précisions ont été apportées pour formaliser la procédure de demande de transmission par l'autorité organisatrice, et éviter des situations où le fournisseur d'informations n'aurait désigné de correspondant. La notion de « représentant légal du fournisseur d'informations » (article 3, I du projet de décret) mériterait toutefois d'être précisée.

Dans le respect des catégories citées en annexes, les autorités organisatrices ont en charge la définition de la nature, de l'ancienneté, du niveau de détail et la périodicité des informations demandées. Pour les Régions, **il apparaît essentiel de pouvoir intégrer un niveau de granularité et de finesse de l'information cible** permettant notamment :

- un découpage par ligne correspondant à la vision de l'autorité organisatrice des comptes de lignes,.
- une granularité exprimée sous une pluralité de formats, en nombre (trains, voyageurs), nombres.km (trains.km, voyageurs.km), et taux,
- une périodicité variable en fonction des besoins de l'autorité organisatrice (annuelle, trimestrielle, mensuelle).

Le niveau de granularité, de périodicité et de finesse de l'information, qu'il soit précisé ou non dans l'annexe dudit projet de décret, **ne doivent pas être considérés comme un principe de non-disponibilité de l'information opposable de manière systématique par le fournisseur d'informations.**

Par ailleurs, ces informations ne peuvent être antérieures à la période du contrat de service public dans le cas d'une entreprise ferroviaire (et, par dérogation pour les actuelles conventions TER, ne peuvent être supérieures

à trois ans au regard des dispositions transitoires fixées à l'article 8, II), et antérieures à trois ans dans le cas d'un gestionnaire d'infrastructure et exploitant d'installation de service (article 3, II du projet de décret).

Cette durée est jugée trop courte par les Régions, elle doit couvrir une période de cinq ans, et potentiellement toute la durée d'un CSP. Cette limitation de durée interroge également quant aux dispositions relatives au matériel roulant.

De surcroît, la durée fixée par dérogation pour les actuelles conventions TER (article 8, II) paraît difficilement compatible avec l'égalité de traitement entre les candidats, en ce qu'il limite l'ancienneté des données susceptibles d'être transmises aux candidats à l'attribution d'un contrat de service public.

c) Modalités de transmission

Les délais de transmissions restent fixés à deux mois (article 5, I du projet de décret), ce qui apparaît incohérent au regard d'une périodicité mensuelle observée pour la majorité des données demandées. **Un délai de transmission de principe d'un mois est recommandé.**

La définition de la disponibilité d'une information a été maintenue (article 5, II du projet de décret) : « *une information disponible s'entend au sens du présent article comme une information existante ou comme une information nécessitant des opérations simples de traitement et de mise en forme de données existantes* ». **Cette définition large de l'indisponibilité est source de contentieux et déresponsabilise totalement les fournisseurs d'informations sur la mise en œuvre des systèmes d'informations nécessaires à la transmission des données.**

En cas d'indisponibilité, le fournisseur a obligation de transmission des **motifs d'indisponibilité**, et le cas échéant, la liste des informations approchantes disponibles et un devis de production de l'information (article 5, III). Le décret gagnerait à préciser que la communication des informations non disponibles au sens de l'article 5 ne soit pas conditionnée à un accord sur le devis. A l'instar de la rédaction de l'article 4 du projet de décret, **la caractérisation du motif d'indisponibilité et sa motivation mériteraient d'être précisées.** Si le délai de production de l'information a été fixé à moins de six mois, **la transmission préalable le cas échéant d'informations brutes n'a pas été retenue dans le projet de décret.**

Il apparaît essentiel que **les données soient rendues disponibles tout au long du contrat par l'opérateur.** C'est à l'opérateur de mettre ses systèmes d'informations en conformité avec ce décret. Dans le cas contraire, les autorités organisatrices risquent de devenir dépendantes des évolutions des systèmes d'informations de l'opérateur historique, de leurs souhaits de transmission ou non des données détaillées et de facturation (*qui vaut aussi pour l'article 8 du projet de décret*).

L'article 5 VI doit prévoir que **les données constituées sous la forme de bases de données sont transmises dans un format réutilisable** qui doit, point demandé par la Région, défini communément entre l'exploitant et l'autorité organisatrice.

Enfin, des précisions ont été apportées quant aux obligations du fournisseur d'informations de garantir « *la sincérité* » des éléments transmis (article 5, VIII). **Cette notion semble beaucoup moins engageante que la notion « d'exactitude et de complétude » telle que proposée dans la première version du projet de décret.**

d) Définition du principe de non-contrepartie financière

Concernant les contreparties financières, l'article 5, V du projet de décret prévoit toujours que « *la transmission d'informations prévues par le contrat ne peut donner lieu à contrepartie financière autre que celle prévue*

éventuellement par le contrat ». Pour les Régions, **la transmission d'informations minimales ne peut pas faire l'objet de contrepartie financière.**

L'article 8 du projet de décret précise que :

- **les données exigibles dans le cadre de l'article L2121-19 du code des transports ne peuvent faire l'objet de contrepartie financière,**
- **la transmission des données dans le cadre de l'article L2121-16 du code des transports ne peut donner lieu à contrepartie financière qu'à la condition que leur production implique l'engagement d'investissements significatifs au regard de la valeur de la convention. La notion d'investissements significatifs reste toutefois trop floue et mériterait d'être objectivée.**

En effet, pour les Régions, des contreparties financières ne peuvent concerner que les données hors liste minimale, ou toute demande de retraitement du format des informations à des fins d'homogénéisation des informations transmises par les fournisseurs. Ce dernier point, demandé par les Régions, n'a pas été intégré dans le projet de décret.

e) Secret des affaires / Plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires

D'une part, l'autorité organisatrice est en charge de la mise en œuvre d'un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires (article 5, IV du projet de décret). Par rapport à la précédente version du projet de décret, **la gestion des informations relevant du secret des affaires apparaît plus prescriptive avec une obligation de signer des accords de confidentialité avec tout le personnel**, et de les former au droit des affaires, ce qui ne sera pas sans coûts temps/argent pour l'AO. Il apparaît également nécessaire de souligner que la **discrétion professionnelle** des agents de la fonction publique devrait être considérée comme une condition suffisante de protection, il me semblerait dommageable d'alourdir le processus en interne à l'AO dans le cas contraire (article 6, I. 3 et II. 3).

D'autre part, le fournisseur de données est en charge de la définition des informations qu'il estime relever du secret des affaires (article 5, VII du projet de décret). Ont été intégrées des dispositions permettant à l'autorité organisatrice de notifier au fournisseur d'information toute décision de rejet de la demande de protection en cas de périmètre surdimensionné en la matière. Il apparaît essentiel que **les demandes motivées de protection de l'information soient également clairement ciblées** (article 5, VII. 2) : le niveau d'agrégation doit notamment être précisé pour distinguer à partir du niveau auquel une information n'est plus confidentielle. Il faudrait donc qu'un principe de libre agrégation soit accordé à l'AO, sans avoir à notifier de rejet à chaque réutilisation, pour peu que l'AO respecte la motivation ciblée de protection exprimée par le fournisseur.

Des précisions rédactionnelles ont été apportées à l'article 6 du projet de décret relatif à la protection des informations confidentielles (précédemment article 7 du projet de décret). Les modalités de contrôle de la mise en œuvre du plan ont été clarifiées, notamment par la suppression de la notion de « processus d'amélioration continue » du PGIC. La notion « d'adoption » du PGIC au dernier alinéa de l'article 6 du projet de décret semble toutefois trop formelle, et pourrait porter à confusion par rapport à la nature du document dont la formalisation n'est pas liée aux processus délibératifs de la collectivité.

Enfin, d'une manière générale, **la question du droit de réutilisation des données** (dits patrimoniaux) est toujours complètement éludée par le projet de décret. Des règles propres pourront être intégrées dans le plan de gestion des informations relevant du secret des affaires, mais il faut s'attendre à des réactions, et il faudra certainement justifier que toutes les réutilisations serviront l'ouverture à la concurrence.

f) Point divers

Il apparaît nécessaire de compléter l'article 9 du projet de décret, pour **intégrer l'ARAFER dans tout processus de révision du décret** (et les parties prenantes le cas échéant), conformément à l'esprit initial des décrets d'application du pacte ferroviaire.

De même, si l'ARAFER est mentionné, mais **aucune disposition spécifique n'sur une éventuelle saisine de l'ARAFER n'est mentionnée en cas de difficulté dans la transmission des informations**. Il serait peut-être prudent d'y faire référence expressément.

g) Plans de maintenance (actualisés)

Un nouvel article a été ajouté au projet de décret (article 10), de manière à déterminer les éléments qui doivent être mis à disposition par SNCF Mobilités lors de la demande de transfert de matériel roulant émise par l'autorité organisatrice. Ces éléments concernent :

1. La documentation devant être fournie par le constructeur à SNCF Mobilités en application du marché concernant les matériels roulants transférés, dont la trame de maintenance préconisée par le constructeur ;
2. L'objet et les plans des modifications ou des réparations apportées au matériel roulant par SNCF Mobilités depuis la construction de ce matériel roulant ;
3. L'historique des défaillances et des pannes des organes essentiels, ainsi que les résultats des retours d'expérience des défaillances et pannes et les adaptations en résultant en termes de plans de maintenance ;
4. L'historique des opérations de maintenance, dont les carnets d'entretien, et des réparations accidentelles, ainsi que l'évaluation des risques pour la sécurité ;
5. L'état et l'historique des pièces bénéficiant d'un suivi particulier au titre de la sécurité ;
6. Les rapports sur les compétences et les contrôles en matière d'exécution et de gestion de l'entretien des matériels pour garantir la sécurité ;
7. En cas de demande de modification de l'autorisation de type des matériels roulants transférés, le dossier accompagnant la demande et la décision concernant l'autorisation précédente.

Cette liste amène à plusieurs commentaires de la part des Régions :

- Il n'y apparaît pas la transmission des plans de maintenance de l'entité en charge de la maintenance, et notamment la précision des opérations de maintenance avec leurs pas en trains.km ou en jours,
- L'historique des défaillances et des pannes essentielles, ainsi que les résultats des retours d'expériences afférents (point 3), n'est pas accompagné d'un état de la maintenance par organe et par fonction du matériel roulant, en distinguant également les opérations de maintenance préventive des opérations de maintenance corrective.

3) Analyse des catégories d'informations communiquées dans le cadre d'une procédure de passation d'un contrat de service public (cadre de l'article L2121-16 du CT)

Légende :

En rouge : demandes des Régions de précisions complémentaires
En vert : modifications de la DGITM par rapport à la précédente concertation

1. Les spécifications de l'autorité organisatrice pour l'exploitation du service, notamment :
 - a) Les obligations de service public dont l'opérateur devra s'acquitter ainsi que les zones géographiques concernées ;
 - b) Les objectifs de qualité de service ;
 - c) Les éléments de tarification et les modalités de répartition des recettes liées à la vente des titres de transport, **impliquant notamment pour l'opérateur ferroviaire historique la communication explicite du fonctionnement du système « FC12K » et ses évolutions** ;
 - d) Les éléments de rémunération et notamment les paramètres sur la base desquels les compensations, s'il y a lieu, et les contributions seront calculées ;
 - e) La nature et l'ampleur des droits exclusifs accordés ;
2. L'état des lieux des biens et des ressources qui pourraient être utilisées pour l'exploitation du service, notamment :
 - a) Les principales caractéristiques techniques et financières des matériels roulants mis à disposition par l'autorité organisatrice ;
 - b) L'historique de la maintenance de ces matériels **et les plans de maintenance actualisés** ;
 - c) La description de l'état des matériels, **des pièces de rechange**, et des éléments **détaillés** de coûts d'entretien de ces derniers dont dispose l'autorité organisatrice ;
 - d) La localisation (**à minima commune, coordonnées géographiques, et codification UIC**) et la description des sites de maintenance et de remisage, **notamment les tours en fosse, vérins en fosse et machine à laver, ainsi que leur état** ;
 - e) La localisation (**à minima commune, coordonnées géographiques, et codification UIC**) et la description ~~des distributeurs de titres de transport des appareils de vente~~ mis à disposition par l'autorité organisatrice, **ainsi que les informations sur les logiciels d'exploitation** ;
 - f) Les données financières sur les biens immobilisés ;
 - g) La description des spécifications et de l'état de l'infrastructure ferroviaire et de ses conséquences sur l'exploitation, ainsi que les éventuels travaux envisagés ;
 - h) La description des gares et haltes et des prestations **régulées** y étant fournies ;
 - i) Les informations relatives au personnel susceptible d'être transféré en cas de changement d'attributaire du contrat, **ainsi que sur la masse salariale par catégories d'emplois** ;
3. L'historique des données pertinentes de l'exploitation précédente du service concerné, notamment :
 - a) L'offre de transport comprenant la composition type des trains, les suppressions et les retards de trains et leurs causes, la fraude et les actes de malveillance ;
 - b) Le nombre et la typologie (**celle-ci permettant à minima de distinguer les abonnements jeunes, scolaires et tout public et les titres occasionnels jeunes, tout public et sociaux**) des titres de transport et des abonnements vendus, **notamment exprimée par nombre de voyages, voyageurs.km, et recettes de distribution** ;
 - c) La fréquentation des services, **notamment exprimée par comptages, nombre de voyages, et voyageurs.km** ;
 - d) Le résultat opérationnel des services ;
 - e) Le détail des recettes et les compensations tarifaires versées ;

- f) Les charges globales d'exploitation assorties du détail des montants des redevances versées au titre de l'utilisation des infrastructures et des gares de voyageurs, ainsi que des charges d'énergie.

4) Analyse des catégories d'informations dont la transmission peut être demandée par les autorités organisatrices aux fournisseurs d'informations (cadre de l'article L2121-19 du CT)

Légende :
En rouge : demandes des Régions de précisions complémentaires
En vert : modifications de la DGITM par rapport à la précédente concertation

a) Annexe 1 - Aux entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs

Offre

- ⇒ L'intégration des données d'offre contractualisée, d'offre programmée et d'offre adaptée fait l'objet d'un relatif consensus auprès des parties prenantes et SNCF Mobilités, qui n'est pas retranscrit dans l'actuel projet de décret.
- ⇒ Concernant l'offre, il apparaît également essentiel que le plan de transport doit être communiqué dans un format standard ou normalisé, doit être très régulièrement mis à jour, exhaustif et de bonne qualité. Ce point est essentiel pour permettre sa réutilisation en information voyageurs. La question de la disponibilité des données en temps réel n'est également pas abordée par le projet de décret.
- ⇒ Concernant la fraude, la demande des Régions concerne une évidente exigence d'auditabilité des informations. Il apparaît essentiel de disposer d'une information par train contrôlé.

Offre théorique	Offre contractualisée / conventionnelle
	Offre programmée au moment de la certification de l'horaire de service par le gestionnaire d'infrastructure, présentant notamment un niveau de granularité par lignes, trains, train.km, par nombre de jours de circulation, régime d'arrêts, et la liste des gares desservies
	Offre adaptée et programmée à J-1 à 17h
	Composition-type prévisionnelle par numéro de train pour chaque type de jour
	Offre routière de substitution prévisionnelle pour cause travaux
Offre réalisée	Offre de transport effectivement réalisée, notamment exprimée en nombre de train, trains.km
	Offre routière de substitution inopinée
	Composition par numéro de train
	Taux de respect des compositions
	Circulations techniques (vides de voyageurs) faisant l'objet d'un sillon
Suppression ou retard de trains	Trains supprimés, notamment exprimée en en nombre de trains, trains.km, avec une granularité à la circulation permettant une comparaison effective avec les différentes définitions des volumes d'offres

	Cause des suppressions de trains (a minima distinction entre opérateur - matériel, production, mouvements sociaux - , gestionnaire d'infrastructure et travaux programmés , et externe - force majeure, opérateurs tiers -)
	Trains en retard tels que définis dans le contrat de service public, donnant notamment la possibilité de maintenir une granularité à la circulation et en minutes perdues/supprimées permettant de distinguer retards sur le parcours, au départ, et à l'arrivée
	Causes des retards de trains (a minima distinction entre opérateur - matériel, production, mouvements sociaux - , gestionnaire d'infrastructure et travaux programmés , et externe - force majeure, opérateurs tiers -)
Réclamation	Nombre de réclamations par grandes catégories de motifs
	Délai moyen de réponse aux réclamations par grandes catégories de motifs
Prestations en gare	Dans chaque gare, liste des prestations d'accueil réalisées par le transporteur en distinguant notamment les prestations d'escalade, de distribution et de produit train, les prestations en cas de trains supprimés, et les prestations d'accompagnement aux PMR
Lutte antifraude	Nombre de régularisations et de procès-verbaux établis en cas de fraude, taux de fraude par enquête Pour les régularisations, la distinction entre les différents barèmes appliqués pour les recettes et le nombre de régularisations
	Taux de fraude par ligne en indiquant la mesure et la méthode de cal-cul
	Liste des trains contrôlés avec précision des modalités (ASCT / brigade mobile à bord / brigade mobile en gare...)
	Montant total des amendes
	Taux de recouvrement par l'opérateur
	Coût des prestations de lutte antifraude
	Recettes générées par la lutte antifraude
Sûreté	Volume et détail de prestations SUGE consacrées au réseau concerné, ainsi que les autres prestations sûretés réalisées par des sociétés de gardiennage
	Nombre d'actes de malveillance ou de vandalisme recensés sur le réseau concerné

Matériel roulant et maintenance

- ⇒ Concernant le matériel roulant, les informations relatives aux consommations d'énergies sont absentes des listes d'informations minimales.
- ⇒ Des évolutions essentielles sont attendues sur la décorrélation données <> propriété, et il n'apparaît pas cohérent de limiter les informations transmises à la seule durée du contrat, ou, conformément aux dispositions du projet de décret, sur une durée généralement limitée à trois ans.
- ⇒ La quantification des réserves et des incidents de maintenance apparaît également nécessaire, et ne peut être opposée à un secret industriel de la part de l'opérateur ferroviaire historique.

Parc de matériels roulants utilisés pour l'exécution du contrat de service public	Types de matériel roulant (locomotive électrique / diesel, automoteur électrique / thermique / bimode, voiture voyageurs, etc.), série, sous-série, variante, en service / hors service, matricule, propriétaire, principal centre de maintenance, ligne ou groupe de lignes d'affectation, date de première mise en service, date de dernière révision ou rénovation / modernisation, total valeur brute, cumul amortissement, valeur nette comptable IFRS ou CRC, subvention brute, reprise de subvention cumulée, subvention nette, valeur nette comptable nette de subvention, taux de disponibilité distinguant maintenance et stockage , kilométrage, date à laquelle la caisse devra être radiée en l'absence d'investissement, date de radiation technique si hors service, date du pelliculage, date prévisionnelle de réforme, date de révision des principaux organes et potentiels restants
---	---

Principales caractéristiques des différents types de matériel roulant	Pour chaque série, sous-série ou variante : le manuel de maintenance, le contrat d'achat signé avec ses annexes, les spécifications techniques et les performances requises d'origine, plan de maintenance actualisé, le certificat d'homologation, les changements de fournisseurs d'équipements au cours de la vie du matériel roulant, la gestion des obsolescences , diagramme des véhicules ou de la rame, dimensions, masse, énergie primaire, puissance, décélération moyenne en freinage normal ou d'urgence, norme anti-pollution, nombre d'assises par classe, d'emplacements UFR, de personnes debout en conditions normales et exceptionnelles, de personnes totales en conditions normales et exceptionnelles, d'emplacement vélos, éléments sur l'accessibilité, information voyageurs, comptage voyageurs, vidéoprotection / vidéosurveillance, télédiagnostic et système de diagnostic embarqué natif ou ajouté pour piloter un élément nécessitant un suivi de sécurité lié au certificat de sécurité, toilettes, équipement d'un système de GPS, wifi, distributeurs de boissons et autres services à bord, accélération, puissance à la jante, puissance absorbée, caractéristiques électriques et électromagnétiques, équipements de sécurité Pour chaque matériel roulant, documentation de maintenance à jour Consommations théoriques d'énergie, compteur d'énergie
Réserves d'exploitation	Emplacement des réserves d'exploitation avec le volume et pour chaque type de jour Nombre de jours de circulation et nombre de jours de stockage pour chaque série de matériel
Matériel loué	Type de matériel ; volume ; composition type ; par classe, nombre d'assises fixes / relevables / strapontins Factures de location de matériel roulant Barème de location
Historique de la maintenance	Pour chaque matériel roulant dont l'autorité organisatrice est propriétaire : - l'objet et les plans des modifications ou des réparations apportées au matériel roulant dans le cadre du contrat de service public en cours au moment de la demande ; - l'historique des opérations de maintenance, dont les carnets d'entretien, et des réparations accidentelles depuis le début du contrat de service public en cours au moment de la demande ; - l'état et l'historique des pièces bénéficiant d'un suivi particulier au titre de la sécurité depuis le début du contrat de service public en cours au moment de la demande.
Pièces de rechange	Pour chaque matériel roulant dont l'autorité organisatrice est propriétaire : - volume du stock de pièces consommables et réparables ; - valeur de marché des pièces concernées ; - références, sources d'approvisionnement, descriptifs et plans des pièces ;
Fiabilité du matériel	- taux d'incident, avec qualification du niveau d'incident et type de panne organe touché (par fonction) ; - nombre de jours d'indisponibilité pour cause de panne, taux de trains supprimés cause matériel, en distinguant a minima les causes défaillances des causes non fournitures du matériel par le mainteneur ; - éléments d'analyse des principales causes de panne.
Description des sites de maintenance utilisés dans le cadre du contrat de service public	Pour chacun des sites : localisation (à minima commune, coordonnées géographiques, et codification UIC) , plan des installations, plans du site à l'échelle 1/1000 ou plus détaillé, plans, coupes, façades des bâtiments à l'échelle 1/200 ou plus détaillé , plan des accès ferroviaires et routiers, nombre et longueurs des voies, gestionnaire actuel du site, propriétaire actuel du terrain (domanialité) et statut, pour chacune des voies : liste des équipements, état des principales installations (ponts roulants, machines-outils...) , des outillages et des prestations réalisées, mutualisation des emprises et des équipements et pourcentage d'utilisation par le titulaire du contrat de service public

Description des sites de remisage utilisés dans le cadre du contrat de service public	Pour chacun des sites : localisation(à minima commune, coordonnées géographiques, et codification UIC), sécurisation du site, plan des installations, plans du site à l'échelle 1/1000 ou plus détaillé, plans, coupes, façades des bâtiments à l'échelle 1/200 ou plus détaillé , plan des accès ferroviaires et routiers, nombre et longueurs des voies, gestionnaire actuel du site, propriétaire actuel du terrain (domanialité) et statut, pour chacune des voies : mutualisation ou non et pourcentage d'utilisation par le titulaire du contrat de service public
---	--

Trafic et distribution

- ⇒ Concernant les données de trafic, les détails des ventes (nombres et chiffres d'affaires) doivent être précisés, permettant aussi l'exigibilité sur des plages horaires permettant d'effectuer des analyses fines en cohérence avec les responsabilités de l'AOT en matière de marketing de l'offre.
- ⇒ Des précisions devraient également être apportées sur la définition de données « liées au contrat de service public », au regard des ventes réalisées pour des services en correspondance.

Vente des titres	Titres de transport liés au contrat de service public vendus (date de vente et période de validité , montant, origine/destination - parcours empruntés sur le service conventionné si trajet en correspondance, tarif, canal de vente, horaire de circulation, notamment avec avec distinction heure creuse / heure pleine notamment), et tableau des O/D pour la fréquentation exprimée en voyage et voyageurs.km Toutes les données commerciales correspondant aux cartes commerciales vendues et cartes billettiques, ainsi que les fichiers clients correspondants
	Abonnements de transport liés au contrat de service public vendus (date, montant, tarif - type d'abonnement, origine/destination - champ géographique, canal de vente, période de validité). Profil des abonnés
	Commissions versées et reçues pour la distribution des titres de transport liés au contrat de service public, en distinguant notamment les données distributeur et les données transporteur
Points de vente	Localisation, détail des ventes (notamment nombre et chiffre d'affaires) , et taux disponibilité des distributeurs vendant les titres de transport liés au contrat de service public
	Localisation, détail des ventes (notamment nombre et chiffre d'affaires) , et horaires des points de vente avec présence humaine (guichet, agent mobile, commerces partenaires, etc.) vendant les titres de transport liés au contrat de service public
Fréquentation, exigible à minima pour chaque segment de ligne	Estimation de la fréquentation en voyageurs et en voyageurs-km, et hypothèses choisies du modèle de prévisibilité
	Taux de remplissage des trains
	Taux de correspondance par ligne
	Modèle de calcul de la fréquentation
	Estimation des voyageurs sans titre (fraude)
	Répartition de la fréquentation par segment de ligne par heure de la journée (serpents de charge)
	Données de comptage automatique à bord des trains (mise à disposition des relevés disponibles)

Éléments financiers

Compte de résultat par nature	Balance générale des comptes
	Détail et analyse de l'évolution de chaque poste (année A / année A-1)
	Estimation de l'impact financier des changements de règles de gestion, par ligne de charge
	Détail et analyse de l'évolution des postes de provisions
Compte par destination	Matrice de passage du compte de résultat d'exploitation par nature au compte par destination
	Détail et analyse de l'évolution de chaque poste (année A / année A-1)
Compte(s) par ligne	Méthode d'affectation des charges et des produits aux comptes de ligne et analyse de l'impact financier des changements de méthode
	Détail et analyse de l'évolution de chaque poste de charges (ventilées a minima selon les catégories : charges de circulation avec distinction personnels roulants, non roulants , charges au sol, charges de matériel roulant (incluant notamment le détail du coût km énergie électrique/thermique prévisionnel et réalisé, charges de maintenance et nettoyage au km-caisses), charges de distribution, charges de structures, charges financières et amortissements non compris dans les charges de matériel roulant, charges des gares de la ligne conventionnées dans le contrat) et de recettes (année A / année A-1)
	Détail des charges régulées par poste
Éléments transversaux	Règles de gestion
	Glossaire définissant le contenu des postes de charges et des produits des comptes par nature et par destination
Biens immobilisés	Liste des biens immobilisés
	Pour chaque bien immobilisé : valeur d'origine et son éventuelle augmentation expliquée, date d'entrée, durée d'amortissement, cumul d'amortissement, valeur nette comptable, montant des subventions associées, charges de capital (amortissements et frais financiers)
	Investissements réalisés sur les biens immobilisés : dépenses de l'année A, subventions reçues l'année A, dépenses prévisionnelles sur la durée du contrat de service public

Ressources humaines

- ⇒ Des clarifications ont été apportées pour permettre une analyse par ETP et catégorie d'emploi. Toutefois, une distinction entre les effectifs propres et les effectifs partagés serait nécessaire. **Une « photographie » détaillée des effectifs au moment du transfert apparaît également essentielle, intégrant également le détail des potentiels accords locaux et d'usage.**
- ⇒ Aucune granularité n'est proposée en heures opérationnelles en service.

Organisation	Organigramme détaillé de l'opérateur
Masse salariale	Effectif total (nombre d'ETP)
	Effectif par catégorie d'emplois et par site/établissement (nombre d'ETP et jours de service, en distinguant notamment les effectifs propres affectés à l'activité, les effectifs d'autres entités facturés à l'activité, et les effectifs de l'activité facturés à d'autres entités)
	Coût moyen par agent par catégorie d'emplois
	Journée de service (dimensionnement et valorisation) par item de coût : conduite, accompagnement, LAF, Escal, Distribution, SUGE, Maintenance, Nettoyage, Produit Train

	Heures opérationnelles en service (dimensionnement et valorisation) par item de coût : conduite, accompagnement, LAF, Escale, Distribution, SUGE, Maintenance, Nettoyage, Produit Train
--	--

b) Annexe 2 - Aux gestionnaires d'infrastructure

Infrastructure

Description du réseau	Renseignements techniques du réseau
	Kilométrage des longueurs de voies, notamment par axe ou par ligne
	Horaires d'ouverture des lignes et des postes
	Liste des longueurs des quais pour toutes les voies en gare
	Lignes concernées par une perspective éventuelle d'évolution de vitesse ou de suspension / fermeture
	Limitations temporaires de vitesse avec mois de mise en place
Travaux	Travaux programmés : - Portefeuille de travaux programmés avec impact capacitaire pour les années A, A+1 et A+2 - Programme général des fenêtres publié - Programme général des fermetures de ligne et des week-ends "coup de poing"
	Informations concernant les travaux programmables de A+3 à A +10 (sous réserve d'aléas remettant en cause la réalisation des travaux)
Construction horaire	Dernière trame horaire systématique publiée
	- Dernier catalogue sillons publié - Dernier horaire de service publié
Pilotage du système	Système d'amélioration des performances : résultats SAP du GI
Qualité de service	Ponctualité et cause des incidents (origine gestionnaire d'infrastructure et exploitant du contrat de service public)
Facture de la redevance infrastructure	Détail de la redevance par train et par jour

c) Annexe 3 - Aux exploitants de gares de voyageurs

Gares

Liste	Carte du périmètre conventionné avec gares et haltes et leur segment de tarification
Descriptif	Par gare : localisation (à minima commune, coordonnées géographiques, et codification UIC), distinction des bâtiments ouverts/fermés ou publics, plans de chaque niveau au 1/200 ou plus détaillé, description des salles d'attente , descriptif des quais (hauteur , longueur et dispositifs d'accessibilité des PMR), dispositifs statiques et dynamiques d'information des voyageurs (dont écrans, LED, hauts-parleurs), équipements d'élévatique (ascenseurs, escaliers mécaniques), borne d'appel d'urgence, présence de caméras de surveillance, toilettes, présence de commerces, descriptif des cours de gare (disposition, propriétaire), nombre de places sécurisées pour vélos,

	présence d'une gare routière, d'un parking à proximité immédiate de la gare, nombre d'emplacements potentiels de distribution, volume des m2 disponibles et nombre de coques commerciales disponibles, dispositifs de contrôle
Horaires	Par gare : horaires d'ouverture (sous réserve de possession de la donnée par le gestionnaire de gares)
Locaux	Par gare : disponibilité de locaux de service y compris ceux utilisés par l'exploitant du contrat de service public, et loyers associés
Données économiques	Par gare : - nombre de touchers de gare pour le service public, objet du contrat de service public - nombre de touchers de gare pour l'ensemble des transporteurs conventionnés d'une part et pour l'ensemble des autres transporteurs d'autre part - tarification de la prestation d'embarquement et de débarquement des PMR - redevance quai - recettes des locations perçues de l'opérateur / de tiers
Données de fréquentation	Par gare (sous réserve de possession de la donnée par le gestionnaire de gares) : - nombre de voyageurs - nombre de prestations d'embarquement et de débarquement des PMR
Prestations	Par gare : - liste des prestations de base - liste des prestations d'accueil et autres prestations spécifiques réalisées par le gestionnaire des gares
Plan d'investissement	Par gare : plan prévisionnel à 5 ans des travaux et impact financier sur la facture-en distinguant notamment amortissements, frais financiers, coûts de maintenance
Sûreté	Volume et détail de prestations SUGE consacrées au réseau concerné, ainsi que les autres prestations sûretés réalisées par des sociétés de gardiennage
	Nombre d'actes de malveillance ou de vandalisme recensés sur le réseau concerné

d) Annexe 4 - Aux exploitants d'installation de service autres que les exploitants de gares de voyageurs

Installations de maintenance et de remisage

⇒ Le niveau d'information relatif aux installations de maintenance est revu à la baisse avec la suppression d'exigibilité des plans des installations, et des conditions de disponibilité des installations.

Installations de service concernées	Dénomination et localisation (à minima commune, coordonnées géographiques, et codification UIC) des installations de service et de leurs exploitants actuels
Descriptif technique	Pour chacun des sites : plan dénomination et plan des installations, plan des accès ferroviaires et routiers , nombre et longueur des voies, propriétaire actuel du terrain (domanialité) et statut, Pour chacune des voies : liste des équipements et date de mise en service des équipements et la maintenance réalisée depuis sur ceux-ci avec les dates des opérations sur les voies utilisées pour la réalisation des prestations régulières nécessaires à l'exécution du contrat de service public , liste des outillages et description des outillages spéciaux avec les dates de contrôle de conformité spécifiques à l'exécution du contrat de service public, nombre annuel de et prestations régulières réalisées pour l'exécution du contrat de service public, pourcentage de mutualisation des emprises et volume d'activité du site correspondant à l'exécution du contrat de service public

Conditions techniques d'accès aux installations	Par installation : électrification des voies et type de courant, gabarit des voies d'accès et des voies d'ateliers , caractéristiques permettant d'apprécier les matériels roulants compatibles, tranches horaires disponibles , horaires d'ouverture du site, travaux en cours ou programmés de maintenance des installations (ou tout autre événement pouvant avoir un effet sur la capacité ou la disponibilité de l'installation ou des services)
Données économiques	Par installation : tarifs des redevances selon les prestations régulées ainsi que la méthodologie, les règles et, le cas échéant, les barèmes utilisés pour calculer ces tarifs

REPONSE DE SNCF MOBILITES A LA CONSULTATION PUBLIQUE DE L'ARAFER SUR LE PROJET DE DECRET RELATIF AUX INFORMATIONS PORTANT SUR LES CONTRATS DE SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

En tant qu'acteur du système ferroviaire, SNCF Mobilités répond par la présente à la consultation publique lancée par l'Arafer le 24 mai, sur le projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs.

La réussite de l'ouverture à la concurrence passe notamment par la transmission aux AO et aux nouveaux entrants des données nécessaires à la préparation des appels d'offres ainsi qu'au transfert du matériel roulant dans des conditions de sécurité et de continuité de l'exploitation.

SNCF Mobilités est bien évidemment favorable à la transmission de données, puisque cette transmission permet le développement d'une concurrence équitable avec comme objectif que les concurrents disposent des éléments nécessaires à une compétition, équitable, laissant une vraie place à l'innovation, avec des réponses différenciées sur la base du savoir-faire de chaque exploitant. Cela sera également de nature à renforcer la sécurité juridique et la confiance des différents acteurs en réduisant les risques de recours des candidats évincés en fin de procédure et les avenants ultérieurs.

Et en même temps, il convient de constater que les dispositions prévues pour le secteur ferroviaire sont particulièrement larges et contraignantes, et se démarquent ainsi des dispositions applicables aux autres secteurs d'activité aussi bien qu'au secteur du transport. A contrario les secteurs de l'eau, de l'énergie ou encore des communications électroniques n'ont pas fait l'objet de dispositions légales et réglementaires similaires, ni même du transport routier. C'est pourquoi, l'enjeu pour SNCF Mobilités du « décret données » ne porte pas sur le principe de transmission des données mais sur l'équilibre à trouver entre mise à disposition des informations nécessaires pour stimuler la concurrence et suivre la bonne exécution du contrat et protection de l'expertise de chaque exploitant en matière d'organisation.

Par ailleurs, en ce qui concerne les informations relatives au matériel roulant, il est nécessaire que le décret fixe une limite entre les données effectivement nécessaires à la continuité et à la sécurité de l'exploitation et les données relevant du savoir-faire de chaque opérateur, y compris de l'opérateur historique.

1. Sur le champ d'application du projet de décret

Question 1 : Avez-vous des observations à formuler sur les dérogations prévues aux dispositions du projet de décret ?

Les dérogations prévues aux dispositions du projet de décret n'appellent pas d'observation particulière.

2. Sur les informations concernées

2.1. Sur la transmission aux AOT des informations relatives aux services faisant l'objet d'un contrat de service public

Questions 2 :

2a- Les informations listées aux annexes 1 à 4 du projet de décret vous semblent-elles complètes ? Si tel n'est pas le cas, quelles sont les informations qu'il vous semble indispensable/utile d'y ajouter ? Pourquoi ?

La liste des informations listées en annexe nous semble complète.

En complément, SNCF Mobilités souhaite s'exprimer sur les exemples d'informations que l'Arafer juge manquantes :

- Concernant les données financières prévisionnelles : SNCF Mobilités considère que les données financières prévisionnelles sont un élément différenciant et constitutif de l'offre de chaque candidat, lors d'une procédure de mise en concurrence ou lors de l'attribution directe d'un contrat. C'est notamment en analysant la précision et la robustesse des données prévisionnelles de l'offre que l'Autorité Organisatrice (AO) pourra apprécier la qualité de l'offre remise et désigner le titulaire d'un futur contrat mis en concurrence.

Dans le cadre d'une rémunération forfaitaire telle que pratiquée dans les contrats déléguant le service public et dans l'ensemble des conventions actuelles avec SNCF Mobilités, une trajectoire financière engageante est transmise à l'AO en amont de la convention. L'AO dispose ensuite chaque année de la réalité des comptes conventionnels, ce qui lui permet de s'assurer de la bonne performance de l'opérateur et de challenger les éventuels écarts avec la trajectoire initiale. Donner chaque année une nouvelle trajectoire prévisionnelle n'apporterait rien en termes de suivi. Dans le cadre de contrats en régie, le cahier des charges sera différent et prévoira des modalités de reporting adaptées puisque le contrat sera un contrat de moyens et non de résultat basé sur un forfait.

- Concernant le plan de transport détaillé qui décrit précisément l'affectation des matériels roulants : SNCF Mobilités souhaite préciser que le matériel roulant affecté à chacune des conventions n'est pas affecté à l'échelle d'une ligne, mais est mutualisé sur le périmètre de l'ensemble de chacune des conventions de service public. Ainsi, l'AO a connaissance des matériels qui sont affectés à son contrat de service public, sans qu'une dédicace par ligne soit faite la plupart du temps. Elle a également connaissance des matériels aptes à circuler ou non sur certaines lignes ou de l'existence de matériels dédiés le cas échéant (ex : les matériels dédiés à l'exploitation des tram-trains notamment). L'AO a également connaissance des séries de matériel utilisées par ligne et des compositions-types de matériel, par exemple en heure de pointe, permettant d'assurer une capacité d'emport adaptée. Ainsi

l'AO a tous les éléments nécessaires au suivi du contrat ou nécessaires à la préparation des appels d'offres. La transmission d'un suivi détaillé des roulements, jour par jour, par matricule, semble inutilement coûteuse.

Sur la question des matériels roulants, Il est également utile de noter que l'AO peut demander le transfert des matériels affectés à son contrat, à sa demande, à tout moment. Il en est de même, lorsque l'AO ouvre à la concurrence un lot, en mettant à disposition de l'attributaire du contrat. Le matériel qui sera alors affecté au lot, l'opérateur ayant alors toute latitude pour mutualiser le matériel sur l'ensemble des lignes du lot, sauf contrainte particulière imposée par l'AO.

- Concernant les plans de maintenance actualisés des matériels roulants : ces éléments ne peuvent relever de la liste des informations demandées par l'AO au titre de l'article L2121-19 du code des Transports. La question des éléments nécessaires à l'exploitation d'un matériel roulant n'est en effet non pas attachée à l'exécution d'un contrat de service public, mais au transfert éventuel dudit matériel selon les conditions fixées à l'article 21 de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. En tout état de cause, SNCF Mobilités est défavorable à la transmission des plans de maintenance actualisés, qui ne sont nécessaires ni au suivi de l'exécution du contrat, ni aux informations nécessaires à la mise en concurrence des offres, et constituent un savoir-faire propre à chaque entreprise. Sur ce point, SNCF Mobilités renvoie ainsi à ses observations développées ci-après au paragraphe V.
- Concernant les informations relatives aux installations de maintenance et notamment les modalités d'organisation de la co-activité entre services ferroviaires : SNCF Mobilités observe que ces données ne relèvent pas du suivi du contrat. Elles sont totalement adhérentes aux lots qui seront ouverts et ne peuvent que constituer une information sur mesure par rapport à ces lots et aux choix laissés par l'AO à l'opérateur pour organiser sa maintenance. De façon générale les données relatives aux installations de maintenance seront transmises si l'AO qui souhaite préparer le transfert d'un atelier. Notons par ailleurs, que dans le cadre de l'ORM (offre de référence de maintenance de SNCF Mobilités), SNCF Mobilités publie les modalités d'accès à ses ateliers de maintenance, pour les prestations qui font l'objet d'une régulation.
- Concernant les données relatives aux ressources humaines : les données mentionnées par l'Autorité nous semblent trop étendues. L'Autorité mentionne notamment des données relatives à la gestion des parcours et compétences de l'entreprise. Ces données ne semblent utiles ni pour le suivi du contrat, ni pour la préparation d'un appel d'offres.

Par ailleurs, il est important de noter que les modalités de transmission des données relatives aux ressources humaines, permettant à l'AO de préparer son cahier des charges – et in fine aux candidats de préparer une offre, sont déjà précisées dans l'article L. 2121-22 de la loi pour un nouveau Pacte Ferroviaire et dans un décret n°2018-1242 publié en décembre dernier (Décret n° 2018-1242 du 26 décembre 2018 relatif au transfert des contrats de travail des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs). En particulier, la loi pour un nouveau pacte ferroviaire a prévu un délai de 6 mois pour que l'opérateur titulaire d'un CSP transmette à l'AO les éléments sur le nombre d'ETP par catégories « *concourant directement ou indirectement à l'exploitation du service concerné* ». Les catégories ont été définies par décret. Enfin, la désignation des personnels concernés par un transfert en cas de changement d'attributaire intervient, comme le prévoit le code des Transports, après l'attribution du contrat. Il serait inutile de transmettre des informations sur les personnels 3 ans avant l'attribution, car cette liste aurait le temps d'évoluer : des agents pourraient avoir été mutés, avoir quitté l'entreprise, voire changé de métier d'ici le changement effectif d'opérateur.

Enfin, SNCF Mobilités souhaite également réagir sur l'utilisation par l'Autorité des termes « liste d'informations minimales ». Ces termes, introduits par l'Autorité dans sa consultation publique, ne

sont pas ceux utilisés par le législateur et SNCF Mobilités ne partage pas l'interprétation du texte qui en est ainsi faite. En effet, le décret a pour objectif de fixer les catégories d'informations pouvant être demandées par l'AO. Celles-ci ont fait l'objet d'échanges très approfondis entre les parties prenantes et loin de constituer un socle minimal, couvrent un champ très large et permettent donc de répondre à l'objectif poursuivi de disposer de l'ensemble des données nécessaires au suivi.

2b- La description des informations y figurant vous semble-t-elle suffisamment précise ?

La description des informations figurant en annexe nous semble insuffisamment précise. Il est en effet insécurisant pour les fournisseurs d'informations de pouvoir se voir demander des données avec des mailles géographique et temporelle qui pourront varier d'une région à l'autre, sans possibilité d'anticipation. Il est nécessaire que le décret cadre davantage ces dispositions en précisant les périmètres de la demande de façon à pouvoir préparer la donnée si elle n'existe pas, afin de répondre avec plus de réactivité aux demandes.

Le caractère flou de ces dispositions risque d'être générateur de contentieux. Or, dans le cadre des travaux menés depuis plusieurs mois, notamment à l'initiative de Régions de France, chaque fournisseur de données potentiel avait pris le temps de bien préciser ce qu'il était en mesure de fournir précisément afin de donner un cadre clair aux parties concernées et permettre ainsi une mise en œuvre efficace du décret.

2c- La communication de données brutes non retraitées vous semble-t-elle préférable ?

SNCF Mobilités n'est pas favorable à la transmission systématique de données brutes aux AO.

SNCF Mobilités considère que la transmission de données brutes est une demande disproportionnée et inutile pour réaliser le suivi de l'exécution de la convention. La finesse dans le suivi par l'AO doit pouvoir dépendre du type de contrat. Si une connaissance par l'AO du niveau de coûts est nécessaire, un suivi disproportionnellement détaillé, notamment sur les coûts, ne peut se justifier en cas de contrat « fixed cost » dans lesquels un forfait est négocié au début du contrat. Dans ce type de contrat, la pertinence du niveau de compensation du service par les deniers publics est déterminée à la signature de la convention. Par la suite, l'opérateur a la liberté et l'autonomie pour adapter ses coûts et son organisation pour réaliser le service, l'opérateur ayant une obligation de résultats et non de moyens.

En revanche, SNCF Mobilités observe qu'au cas par cas, quand cela est utile pour l'AO, notamment pour justifier les charges qui pourraient faire l'objet d'une rémunération de l'opérateur au réel, ou pour assurer le suivi d'un indicateur qui fait l'objet d'un mécanisme de bonus-malus dans le contrat de service public, des données brutes auraient vocation à être transmises.

Question 3 :

En ce qui concerne plus spécifiquement les éléments financiers listés dans l'annexe 1 prévue par l'article 2 du projet de décret, souhaitez-vous que ces annexes précisent les éléments de contrôle et de garantie de la fiabilité des informations transmises qui pourraient être apportés ?

Les éléments financiers listés dans l'annexe 1 n'appellent pas d'observation particulière.

En revanche, le propos de l'Arafer semble remettre en question la fiabilité des données financières que SNCF Mobilités remet aux AO dans le cadre de ses obligations de reporting, ce que SNCF Mobilités dément formellement.

- Les éléments financiers transmis dans le cadre des reporting contractuels sont conformes aux travaux effectués en 2012 avec Régions de France, ils sont le reflet de la comptabilité :
 - aux bornes du périmètre couvert par le contrat de service public,

- aux normes comptables définies dans la convention (CRC).
- Les autres éléments financiers **concernant l'établissement des comptes séparés** dont il est question ne sont pas sur le périmètre strict du contrat de service public, et ne permettent pas de reconstituer fidèlement ce périmètre.
- **Concernant plus particulièrement les évolutions de règles de gestion** : il n'est pas envisageable de figer les règles de gestion d'une entreprise, même sur la durée d'une convention (toutes les conventions ne sont par ailleurs pas négociées sur une durée identique, ni avec une année de départ commune, il faudrait donc ne jamais rien modifier).
 - Il est important de noter que ces évolutions de règles de gestion sont généralement liées à des évolutions d'organisation décidées par l'entreprise (ex : création 3 EPIC, création ISM, ...) ou des décisions externes à l'entreprise (taxe sur les salaires, demandes ARAFER (exemple : barème location des matériels roulants, redevance entreprise, facturation au coût complet) et des éventuels changements de normes comptables).
 - Les évolutions des règles de gestion s'appliquent à l'ensemble des activités de SNCF Mobilités (pas seulement TER) et sont présentées, en global, dans le cadre de comité d'audit des comptes et des risques.
 - Ces évolutions sont expliquées aux AO chaque année, accompagnées de l'estimation de l'impact économique aux bornes de chaque contrat de service public.
- **Concernant les règles d'affectation des charges et produits** :
 - Les AO reçoivent déjà chaque année une balance générale de comptes de classe 6,7 et 8. Il s'agit bien d'une base de données brute, sans aucun retraitement.
 - Les règles d'affectation des charges et produits n'obéissent pas à une déclinaison d'objectifs variables ou partiels ; il n'existe qu'un seul jeu de règles de calcul appliquées de façon homogène sur l'ensemble des activités TER de même que les règles de répartition des charges et produits aux lignes (comptes de lignes) sont les mêmes pour chaque région.
- Les reportings économiques sont construits de façon strictement identique d'une région à une autre. Des reclassements à la marge sont possibles pour le compte de résultat par destination afin de prendre en considération des spécificités locales qui ne peuvent être gérées via des outils centraux.

2.2. Sur les informations devant être transmises aux candidats à la procédure de passation d'un contrat de service public

Questions 4 :

4a- La liste de données concernées vous paraît-elle complète et suffisamment précise ?

La liste des informations devant être transmises aux candidats nous semble complète et suffisamment précise.

4b- Avez-vous des observations à formuler concernant les différences de contenu entre cette liste d'informations et celles figurant dans les 4 annexes susmentionnées ?

Les différences de contenu entre les listes nous paraissent justifiées.

En effet, les données très détaillées nécessaires pour répondre en connaissance de cause aux appels d'offres, au périmètre du lot mis en concurrence, sont forcément différentes des données nécessaires au suivi du contrat dans le cadre d'une DSP qui sont à une maille plus agrégée. Par ailleurs celles-ci dépendent du type de contrat. SNCF Mobilités transmettra les données nécessaires pour que les AO puissent préparer les procédures de mise en concurrence selon la liste prévue à l'article 7.

A ce titre, il semble utile de rappeler que les informations visées à l'article 7 relèvent de l'article L. 2121-16 qui vise « les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence », ces informations peuvent procéder de données collectées au titre du L. 2121-19 mais pas seulement.

4c- La communication de données brutes non retraitées pourrait-elle être utile aux AOT pour la définition des lots mis en concurrence puis pour permettre à celles-ci de transmettre aux candidats des informations à la maille du lot concerné ?

SNCF Mobilités renvoie aux observations préalablement effectuées : le principe d'une transmission par défaut de données brutes semble disproportionné et inutile.

En ce qui concerne la transmission des informations à l'échelle d'un lot, SNCF Mobilités est bien évidemment favorable à la transmission de données à cette maille. Il faut cependant noter que les données et reporting actuels n'ont pas été construits pour permettre la production de cette donnée. C'est la raison pour laquelle les données à la maille d'un lot peuvent ne pas nécessairement exister à ce jour ou ne pas être encore disponibles. A supposer qu'elles existent, les données brutes ne se suffiraient pas à elles-mêmes car elles refléteraient une organisation mutualisée, non forcément représentative d'un lot produit en autonomie.

3. Sur la procédure de transmission des informations

3.1. Sur la demande de transmission d'informations

Questions 5 :

5a- Cette règle appelle-t-elle des observations de votre part ? De manière générale, éprouvez-vous des difficultés à définir avec précision les données dont vous sollicitez la communication ?

SNCF Mobilités considère qu'une demande écrite de l'AO, qui précise l'objectif poursuivi, la nature, l'ancienneté, le niveau de détail et le cas échéant la périodicité des informations sollicités est nécessaire, car le caractère écrit et précis de la demande est indispensable pour conférer date certaine et limiter les risques de contentieux.

5b- Un mécanisme de transmission automatique et/ou périodique de certaines informations par les fournisseurs d'informations aux AOT vous semblerait-il plus approprié et, si oui, pour quelles informations ?

SNCF Mobilités note que le projet de décret ne prévoit pas la transmission automatique d'informations. Les données transmises au titre de l'article L. 2121-19 doivent faire l'objet d'une demande écrite de l'AO.

Une transmission périodique d'informations est envisageable, comme SNCF Mobilités le fait déjà dans le cadre du suivi de l'exécution de ses conventions actuelles. La définition du rythme de

transmission des données (la périodicité étant une notion distincte de la maille temporelle) et les moyens pour transmettre les informations doivent être définis dans le contrat de service public.

3.2. Sur la période éligible à la transmission d'informations

Questions 11 : Les règles définies dans le projet de décret appellent-elles des observations de votre part ? Dans l'affirmative, quelles règles alternatives pourraient être prévues ? L'application d'une période d'antériorité de 5 ans à compter de la demande vous paraît-elle appropriée ?

SNCF Mobilités considère qu'une période d'antériorité de 3 ans constitue de manière générale un historique suffisant. Une antériorité supérieure pourrait engendrer des coûts disproportionnés de reconstitution des informations. Par ailleurs, certaines données pourraient ne pas être construites a posteriori si elles n'ont pas été historicisées à la maille demandée.

3.3. Sur les délais de transmission et la notion d'information « disponible »

Questions 12:

Quelles sont vos observations sur les dispositions prévues dans le projet de décret ainsi que sur les remarques exposées, en particulier concernant :

12a- la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier si les informations entrent dans le champ d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports ?

12b- la marge de manœuvre laissée aux fournisseurs d'informations pour apprécier le caractère disponible ou non d'une information ?

SNCF Mobilités observe qu'il est nécessaire que les fournisseurs d'informations puissent s'exprimer sur les demandes de l'AO ou sur la disponibilité de l'information souhaitée. Ainsi, les dispositions prévues dans le projet de décret n'appellent pas d'observation.

12c- la possibilité de considérer l'intégralité des informations listées dans les annexes 1 à 4 comme disponibles ?

Concernant les données listées en annexe 1, SNCF Mobilités préconise de ne pas considérer l'intégralité des informations concernées comme disponibles.

En effet, l'annexe 1 ne précise ni la maille géographique, ni la maille temporelle de l'information. S'il est possible d'anticiper partiellement les demandes, il n'est cependant pas possible de prévoir par anticipation la création des données à toutes mailles géographiques ou temporelles possibles, soit l'exhaustivité des éventuelles demandes et formats souhaités par les AO. A minima pour les contrats préexistants et pour la rationalité des contrats futurs, il ne peut y avoir une présomption absolue de disponibilité ou d'existence. Il apparaît donc indispensable de prévoir qu'une donnée demandée ne soit pas disponible.

12d- la possibilité pour l'opérateur de fournir des données brutes et non retraitées ?

Concernant la possibilité de fournir des données brutes, SNCF Mobilités renvoie à ses observations précédentes.

12e- les délais impartis aux fournisseurs d'informations pour communiquer ou non les données demandées ?

Concernant les délais, SNCF Mobilités préconise par défaut un délai de 3 mois pour transmettre les données, lorsqu'elles peuvent être produites, afin d'avoir suffisamment de temps pour instruire et fournir la réponse, et pour les mêmes raisons que celles évoquées ci-dessus (absence de précision sur les données souhaitées).

Les futurs contrats de service publics pourront prévoir au cas par cas des délais de transmission plus réduits sur des données précises. Réciproquement, pendant une période transitoire de 6 mois après l'entrée en vigueur du texte, SNCF Mobilités suggère de doubler les durées des délais, afin de traiter les demandes nouvelles, concomitantes ou multiples des AO.

12f- la notion d'information « approchante » et la définition qui pourrait être proposée ?

Les modalités prévues au projet de décret n'appellent pas de commentaire particulier.

3.4. Sur l'application d'une contrepartie financière à la transmission de certaines informations

Question 13 : La possibilité d'exiger une contrepartie financière à la communication d'informations, dans les conditions ci-dessus rappelées, appelle-t-elle des observations de votre part ?

SNCF Mobilités est favorable à l'application d'une contrepartie financière à la transmission de certaines informations, lorsque leur transmission n'était pas prévue au contrat et est susceptible de générer des coûts initialement non pris en compte. En effet, les demandes multiples et diverses d'une AO à l'autre, font croître le risque de coûts supplémentaires qui n'ont pas pu être anticipés dans les conventions en cours.

3.5. Sur la vérification de la sincérité des informations transmises

Questions 14 :

14a- Quel niveau de garantie attendez-vous concernant les informations qui sont transmises aux AOT ?

Les modalités prévues au projet de décret n'appellent pas de commentaire particulier.

14b- Avez-vous des observations à formuler sur le principe du recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées ?

Le recours à un tiers pour vérifier les informations communiquées est une pratique déjà communément mise en œuvre par les AO dans le cadre des conventions actuelles.

Il est important de noter que le tiers doit être indépendant des opérateurs économiques susceptibles de répondre aux appels d'offres et signer, selon les éléments qui font l'objet d'un contrôle, des engagements de confidentialité.

4. Sur la protection des informations couvertes par le secret des affaires

Question 15 : Avez-vous des observations à formuler sur le contenu et les modalités de mise en œuvre du plan de gestion des informations confidentielles prévus par le projet de décret ainsi que sur les remarques émises ?

SNCF Mobilités considère que subordonner la transmission d'informations relevant du secret des affaires à l'adoption et à la mise en œuvre d'un plan de gestion des informations confidentielles par l'AO est indispensable et pleinement cohérent avec les dispositions de la loi n° 2018-670 du 30 juillet 2018 relative à la protection du secret des affaires.

En effet, une donnée peut relever du secret des affaires seulement si elle a fait l'objet de mesures de protection par le fournisseur de la donnée pour en conserver le secret. Par conséquent, il est nécessaire que les AO puissent garantir qu'elles ont mis en place des mesures de protection adaptées, avant que l'opérateur titulaire d'un contrat de service public, détenteur de la donnée, ne lui transmette les données concernées.

En complément, SNCF Mobilités souhaite rappeler que le règlement 1370/2007 relatif aux services publics de transports par chemin de fer et par route modifié en 2016 (dit « règlement OSP ») qui prévoit la transmission d'informations à l'AO, exige aussi que les AO garantissent la protection des secrets d'affaires. Le PGIC est la traduction concrète des garanties de protection que devront mettre en œuvre les AO.

Pour ces mêmes raisons, il paraît indispensable :

- Qu'il revienne au fournisseur d'informations d'apprécier si une des données transmises relève du secret des affaires. La possibilité donnée à l'AO de rejeter la demande de protection de la donnée, sans même d'ailleurs que ce rejet soit motivé, ne paraît pas conforme à la directive et à la loi sur le secret des affaires. Il est indispensable de rappeler ici que l'identification d'une information comme relevant du secret des affaires par le fournisseur d'information ne fait pas obstacle à la transmission de l'information à l'AO.
- Que le PGIC contienne la liste des informations qu'il protège afin que son périmètre d'application soit clairement défini et opposable.

5. Sur la liste des éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant dont le transfert est demandé par l'AOT

Questions 16 :

16a- La liste minimale des éléments prévue par le projet de décret ainsi que les observations formulées appellent-elles des remarques de votre part ?

SNCF Mobilités n'a pas d'observation sur la liste prévue par le projet de décret, qui est jugée suffisante.

En revanche, SNCF Mobilités souhaite se positionner sur la recommandation de l'Arafer d'élargir la liste des éléments nécessaires à l'exploitation du matériel roulant pour y inclure en particulier la transmission des plans de maintenance actualisés.

Tout d'abord, SNCF Mobilités souhaite rappeler la priorité absolue donnée à la sécurité et qu'elle communiquera toutes les informations nécessaires pour assurer l'exploitation du matériel roulant en sécurité.

Or, sachant que le décret prévoit que « L'historique des défaillances et des pannes des organes essentiels, ainsi que les résultats des retours d'expérience des défaillances et pannes et les adaptations en résultant en termes de plans de maintenance » soient transmis aux autorités organisatrices, une exploitation en sécurité n'est donc pas conditionnée par les plans de maintenance actualisés des rames que SNCF Mobilités entretient. Cette recommandation semble méconnaître les textes existants en matière de sécurité ferroviaire, qui par ailleurs organisent déjà le

transfert de matériel roulant, sans qu'il soit nécessaire de faire référence à un quelconque « plan de maintenance actualisé ». C'est pourquoi, SNCF Mobilités s'oppose à leur transmission.

Il est également possible de considérer que le projet de décret propose en la matière une position d'équilibre en prévoyant qu'« *En cas de demande de modification de l'autorisation de type des matériels roulants transférés, le dossier accompagnant la demande et la décision concernant l'autorisation précédente* », soient également transférés. Ainsi l'AO pourra se voir transférer les évolutions de règles de maintenance qui ont fait l'objet d'une transmission à l'EPSF.

Plus précisément, les positions prises par l'Autorité dans son document de consultation publique appellent les observations suivantes :

- **D'un point de vue opérationnel** : les informations mentionnées ne sont pas nécessaires à la continuité et à la sécurité de l'exploitation.
 - La documentation du constructeur et le dossier de conception de sécurité du constructeur lors de la conception des matériels sont la base du plan de maintenance de l'exploitant. Ils font foi en premier lieu et s'appliquent dès la mise en service des matériels. Ils demeurent toujours applicables, même si l'exploitant précède à un procédé à une modification de ce plan pour son propre compte.
 - Les modifications de pièces intervenant pour des raisons de sécurité font l'objet d'une information exhaustive à l'EPSF, qui sera transmise au nouvel opérateur assurant la continuité du service et la sécurité.
 - Ainsi, le cadre actuel permet déjà, grâce notamment au rôle donné à l'EPSF, une diffusion et une bonne communication des informations relatives à la maintenance, afin d'assurer la continuité du service et sa sécurité.

- **D'un point de vue clients / fonctionnement efficace et concurrentiel du marché** :
 - La transmission des plans de maintenance actualisés reviendrait à transmettre le savoir-faire de SNCF Mobilités à des sociétés concurrentes sans que chacun puisse faire valoir ses avantages différenciants dans le cadre de la réponse à l'appel d'offres.
 - Par ailleurs, la disponibilité et la fiabilité des matériels roulants dépendent directement de la de la politique de maintenance de l'opérateur et de son ambition de qualité de service. Imposer le plan de maintenance de l'opérateur sortant comme fondement de la sécurité reviendrait à enlever les possibilités d'une différenciation de chacun au titre de sa stratégie de maintenance, et à rigidifier l'organisation au mépris de l'innovation qui devrait être permise par le système d'exploitation de lots, différents des modalités actuelles d'exploitation.

- **D'un point de vue juridique** :
 - (i) **Leur transmission n'est pas prévue par les textes européens** :
 - Le règlement OSP précité précise que les contrats de service public « *exigent de l'opérateur qu'il fournisse à l'autorité compétente les informations essentielles pour l'attribution des contrats de service public, tout en garantissant la protection légitime des informations commerciales confidentielles* ». Le caractère proportionné de la transmission d'information au regard de la protection des informations relevant du secret des affaires est donc explicitement affirmé.

- Le règlement relatif à la certification des entités en charge de la maintenance (« ECM »), adopté en avril dernier, ne le prévoit pas non plus. Il prévoit la transmission :
 - Des versions successives du dossier d'entretien : cette notion peut être rapprochée de celle de « carnets d'entretiens » en droit français. C'est un élément que SNCF Mobilités est prête à transmettre au titre de la liste des informations à communiquer avec le transfert du matériel roulant. Cet élément ne se rapproche pas directement du plan actualisé. Il s'agit d'un recensement des opérations réalisées au fil de l'eau sur le matériel.
 - Du retour d'expérience et l'évaluation des risques : cela fait partie des éléments qui conduisent à faire évoluer le plan de maintenance, en particulier du point de vue de la sécurité, sans constituer en tant que tel un plan de maintenance actualisé.
- Force est de constater qu'aucun autre pays européen n'a à ce stade transposé les textes européens en considérant que le plan de maintenance actualisé devait être transmise.

(ii) Leur transmission risque d'engager la responsabilité de SNCF Mobilités en cas d'incident :

- Le dispositif envisagé par l'ARAFER, conduirait à transformer toute adaptation du plan de maintenance développé par la précédente ECM, sous sa responsabilité, en plan de maintenance officiel du matériel, que les ECM suivantes pourraient reprendre, puisque la rédaction souhaitée par l'ARAFER la qualifie d'élément indispensable à la sécurité du matériel et à la continuité du service.
- Avec un tel dispositif, il serait possible que l'ECM du matériel roulant impliqué dans un accident cherche à engager la responsabilité de l'ECM précédente et éventuellement de l'Etat en faisant valoir qu'elle s'est bornée à appliquer le plan de maintenance qualifié de sécuritaire par une disposition légale ou réglementaire. Ce dispositif reviendrait en réalité à faire porter par SNCF Mobilités la responsabilité de l'ECM en permanence, y compris pour des matériels dont elle n'est plus ECM.

16b- Avez-vous des observations à formuler concernant le délai de trois mois prévu ?

SNCF Mobilités considère que le délai de 3 mois prévu dans le projet de décret est particulièrement court compte tenu des nombreux éléments demandés. Un délai de 6 mois semble nécessaire et n'est pas incompatible avec les modalités d'ouverture à la concurrence puisque les demandes de transfert de matériels roulant sont indépendantes des procédures et peuvent être réalisées très en amont.