

## Décision n° 2021-018 du 11 mars 2021

relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Vu le code des transports, notamment son article L. 2132-7 ;

Vu la décision n° 2017-045 du 10 mai 2017 relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises et les autres candidats ;

Vu la décision n° 2020-026 du 26 mars 2020 portant adoption de la charte de déontologie de l'Autorité de régulation des transports ;

Vu la consultation publique organisée du 14 décembre 2020 au 31 janvier 2021 ;

Après en avoir délibéré le 11 mars 2021 ;

### 1. MISSIONS ET OBJECTIFS POURSUIVIS PAR L'AUTORITE

1. L'article L. 2131-1 du code des transports énonce que l'Autorité « *concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. [...] / Sans préjudice des compétences de l'Autorité de la concurrence, elle assure le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et dispose à cette fin du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires que lui reconnaît l'article L. 1264-2* ».
2. L'article L. 2131-3 du même code dispose par ailleurs que l'Autorité « *assure une mission générale d'observation des conditions d'accès [au réseau ferroviaire] et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs [du secteur des transports ferroviaires], formuler et publier toute recommandation* ».
3. Enfin, en application de l'article L. 3111-23 du code des transports, l'Autorité doit établir chaque année un « *rapport, détaillé à l'échelle de chaque région française, [...] évalu[ant] l'offre globale de transports interurbains existante. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement* ». Il est donc attendu de l'Autorité qu'elle rende compte notamment de l'offre régionale de transport, y compris de transport ferroviaire.
4. Les missions imparties à l'Autorité au titre des articles L. 2131-1, L. 2131-3 et L. 3111-23 du code des transports précités impliquent des travaux d'analyse et des études régulières basés sur des éléments d'information quantitatifs et qualitatifs dont l'Autorité doit nécessairement disposer et portant notamment sur les domaines suivants :

- l'utilisation du réseau ferroviaire, en particulier en ce qui concerne le fonctionnement du système de réservation et d'allocation des capacités ;
  - la consistance et la qualité de l'offre de transport ferroviaire ;
  - les caractéristiques et le comportement de la demande finale ;
  - la performance économique et les modèles d'affaires des entreprises de transport ;
  - l'évaluation des politiques publiques du secteur.
5. La Régie autonome des transports parisiens exploite deux services de transport public de voyageurs circulant sur le réseau express régional (RER), qui est en connexion avec le réseau ferré national (RFN) : les RER A et RER B. Ces deux services de transport forment une composante de l'offre régionale de transports en Région Ile-de-France. Afin d'assurer une cohérence globale à ses analyses, études et publications relatives au système de transport ferroviaire national, et comme le permet l'article L. 2132-7-1 du code des transports, l'Autorité complète la présente décision de collecte par une autre collecte auprès de la Régie autonome des transports parisiens, en sa qualité d'opérateur de transport, pour les RER A et RER B. Cela lui permettra ainsi de disposer d'informations complètes relatives à tous les services de transport public de voyageurs circulant sur le réseau express régional.
6. Ces travaux, auxquels se rattachent les décisions n° 2016-052 du 13 avril 2016, n° 2017-045 du 10 mai 2017 et la présente décision, s'inscrivent dans une double perspective :
- la régulation du secteur, qui, pour les besoins des décisions et avis à rendre par l'Autorité, implique une connaissance approfondie du système de transport ferroviaire national ;
  - l'information des tiers, usagers, clients, décideurs publics, autres acteurs du secteur ou citoyens, telle que prévue par l'article L. 2132-7 du code des transports qui vise « toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire ».
7. Contribuent notamment à la réalisation de ce dernier objectif la publication de rapports et la mise à disposition de notes de conjoncture synthétiques périodiques, comprenant des indicateurs agrégés et des données expurgées des informations couvertes par les secrets protégés par la loi.
8. Pour être en mesure d'assurer les missions qui lui sont attribuées, l'Autorité doit nécessairement disposer d'informations fiables, précises et détaillées (par zone géographique, par type d'activité et de trafic, par entreprise) sur le secteur, objets des décisions n° 2016-052 du 13 avril 2016, n° 2017-045 du 10 mai 2017 ainsi que de la présente décision. Ces informations sont en outre recueillies à une fréquence régulière pour permettre un suivi et une appréciation efficaces des évolutions du secteur.
9. Aux termes des décisions n° 2016-052 du 13 avril 2016 et n° 2017-045 du 10 mai 2017, l'Autorité collectait jusqu'à présent des données à une maille annuelle ou trimestrielle. L'Autorité collectera une partie de ces données, relatives notamment à l'offre, à la fréquentation et à certaines informations économiques et financières, à compter de l'entrée en vigueur de la présente décision, à une maille mensuelle. Cette maille permettra à l'Autorité de mener des études et de réaliser des publications plus précises en vue de mieux connaître le secteur ferroviaire, d'améliorer sa régulation et de mieux informer les pouvoirs publics et les usagers. Cette maille de collecte permettra aussi de mieux suivre l'impact d'événements ponctuels (tels que les mouvements sociaux) ou qui perdurent (crise sanitaire liée à l'épidémie de la Covid-19 par exemple). L'analyse, à ce jour, de ces événements à une maille trimestrielle, en moyennant excessivement un certain nombre d'indicateurs, apparaît peu pertinente pour répondre pleinement à la mission d'observation de l'Autorité, en vue tant de réguler d'une manière efficace le secteur que d'assurer une information fiable et précise des parties prenantes (pouvoirs publics, usagers et acteurs du secteur).

10. Cette maille de collecte mensuelle est également mentionnée à l'article R. 1211-6 du code des transports, qui permet à l'État, aux collectivités territoriales et à leurs établissements publics d'accéder aux informations relatives au trafic ferroviaire et aux données économiques nécessaires sur le transport ferroviaire, auprès notamment des entreprises ferroviaires. Ainsi, l'harmonisation à la même maille mensuelle des indicateurs demandés par l'Autorité, l'État et les autres personnes publiques facilitera le travail de transmission des opérateurs à ces différentes entités publiques. Cette harmonisation permettra par ailleurs une meilleure homogénéité des données statistiques publiées dans le secteur du transport ferroviaire en France.

## **2. POUVOIRS DE L'AUTORITE EN MATIERE DE RECUEIL D'INFORMATIONS**

11. L'article L. 2132-7 du code des transports précise en particulier, pour le secteur ferroviaire, que l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires, les autres candidats au sens du livre 1er de la deuxième partie du présent code et la SNCF.* »
12. Ce même article impose aux gestionnaires d'infrastructure, aux exploitants d'infrastructures de service, aux entreprises ferroviaires, aux autres candidats et à la SNCF de communiquer à l'Autorité « *toute information statistique concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services, ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants* ».
13. L'article L. 2132-7 du code des transports permet par conséquent à l'Autorité d'imposer aux entités concernées la transmission de données ou d'informations, sans qu'elles puissent s'affranchir de cette obligation en invoquant le secret des affaires.
14. Enfin, l'Autorité rappelle que le défaut de communication des informations sollicitées constitue un manquement susceptible d'être sanctionné en application de l'article L. 1264-7 du code des transports. L'article L. 1264-9 du même code définit les sanctions encourues.

## **3. INFORMATIONS DEMANDEES**

15. Pour la réalisation des missions et des objectifs susmentionnés, et en application de l'article L. 2132-7 du code des transports, les informations demandées dans le cadre de la collecte de données, telles que précisées ci-après, concernent l'activité des entreprises ferroviaires de voyageurs sur le réseau ferroviaire (Annexe).

### **3.1. Informations concernant l'utilisation du réseau ferroviaire ainsi que la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport de voyageurs**

16. Afin d'analyser le degré d'utilisation du réseau ferroviaire et la consistance de l'offre de transport, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations portant sur l'offre de transport programmée et effectivement réalisée à la suite de l'allocation des capacités.
17. Afin de caractériser finement cette offre de transport, l'Autorité doit disposer de certaines informations à la maille des lignes et des origines/destinations exploitées au sein de chaque ligne.

18. À cette fin, l'Autorité recueille des informations relatives à la consistance de l'offre de transport. Les informations suivantes sont à détailler pour chaque ligne<sup>1</sup> opérée :
- le nombre de jours d'exploitation sur la période (ou régime d'exploitation) ;
  - le nombre de circulations programmées à J-30 et à J-1 ;
  - le nombre de trains ayant circulé sur la période ;
  - le nombre moyen de sièges ou de sièges.km offerts par ligne (ou identification et composition du matériel roulant utilisé pour l'exploitation de la ligne) ;
  - la liste des dessertes de la ligne (identifiant UIC et libellé du point d'arrêt), leur ordre de desserte, le temps de trajet moyen annoncé et la distance kilométrique ferroviaire entre chaque point d'arrêt.
19. L'analyse des caractéristiques de l'offre de transport doit nécessairement prendre en compte la qualité de service offerte aux usagers et clients. L'Autorité doit disposer, pour l'ensemble des services de transport, qu'ils soient conventionnés ou non, des éléments suivants :
- la liste des trains annulés ou déprogrammés (numéro de train/date de circulation initialement prévue/date ou délai de suppression/existence d'un service de substitution par la route) ;
  - la liste des trains en retard à l'arrivée de plus de 4 minutes 59 secondes à chaque point d'arrêt (numéro de train /date) et les minutes de retard ;
  - les causes de déprogrammation, d'annulation et de retard ;
  - le nombre de voyageurs concernés par des retards à l'arrivée à chaque point d'arrêt de plus de 4 minutes 59 secondes pour les services à réservation obligatoire, et pour les services conventionnés disposant d'un suivi possible de ce nombre de voyageurs ;
  - le nombre de voyageurs ayant manqué une correspondance ferroviaire parmi le nombre de voyageurs concernés par les retards mentionnés au point précédent ;
  - le nombre de voyageurs indemnisés pour cause de retard par type d'activité.

### **3.2. Informations concernant la fréquentation des services de transport de voyageurs**

20. Afin de développer une compréhension fine de la demande de transport ferroviaire en vue d'analyser l'adéquation de l'offre de transport ferroviaire à la demande finale et de mener des études sur l'évolution de la mobilité intermodale des voyageurs, l'Autorité doit disposer des informations portant sur la fréquentation des services à la maille des origines/destinations et des lignes exploitées.
21. Les informations dont l'Autorité doit être rendue destinataire sur la fréquentation des services sont, pour chaque ligne et liaison exploitée, c'est-à-dire pour chaque origine/destination commercialisée au sein d'une ligne :
- le nombre de passagers et passagers.km transportés, par classes de voyage et catégories de tarification (abonnés ou forfaits, agents ou ayants droit, autres).

---

<sup>1</sup> Une ligne est définie par (1) une origine et une destination finale et (2) une politique commerciale d'arrêt constante pour l'ensemble des arrêts desservis. Sont donc comptabilisés en lignes distinctes les services différents ayant une même origine et destination finale (exemple : service direct, semi-direct ou service omnibus).

- les recettes commerciales issues du trafic, par classes de voyage et catégories de tarification (abonnés ou forfaits, agents ou ayants droit, autres).
22. La source de chacune des informations doit être précisée : libellé de la base de données source, méthode de calcul ou d'estimation.

### **3.3. Informations concernant l'offre et la fréquentation par classe horaire des services de transports de voyageurs**

23. Afin de développer une compréhension fine des évolutions de l'offre et de la demande de transport en heure de pointe et en heure creuse, l'Autorité doit disposer d'informations à la maille la plus fine dont disposent les entreprises ferroviaires (tranche horaire de départ ou heures de pointe et heures creuses par journée type).
24. Les informations dont l'Autorité doit être rendue destinataire sur l'offre et la fréquentation des services sont, pour chaque ligne exploitée :
- Par tranche horaire de départ (ou, à défaut, en distinguant heures de pointe et heures creuses) et journées types (semaine, week-end ou jour férié) :
    - le nombre de circulations, trains.km et sièges.km ;
    - le nombre de passagers et passagers.km transportés.
25. La source de chacune des informations doit être précisée : libellé de la base de données source, définition des tranches horaires proposées s'il ne s'agit pas de tranches horaires d'un pas de temps d'une heure, méthode de calcul ou d'estimation.

### **3.4. Informations relatives aux résultats économiques et financiers**

26. Afin de caractériser les modèles économiques des transporteurs, notamment aux fins d'examen de la tarification du réseau ferroviaire, et évaluer l'impact des politiques publiques sur leur équilibre économique, l'Autorité doit disposer des informations sur les résultats économiques et financiers des acteurs, soit :
- le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes des entreprises accompagné des comptes annuels complets (bilan, compte de résultat et annexes) ;
  - la répartition de la fréquentation et des recettes par canal de distribution, par type de trafic ;
  - les redevances d'accès, de marché, de circulation, de circulation électrique, les redevances complémentaires de transport d'électricité, les redevances de saturation et les redevances quai par type de trafic ;
  - le compte de résultat simplifié par type d'activité et par ligne (ou groupe pertinent de lignes à justifier préalablement auprès de l'Autorité) ;
    - s'agissant des éléments non directement affectables à une ligne, la clé de répartition retenue doit être précisée ;
    - s'agissant des éléments relatifs à des lignes internationales non directement affectables à la part d'activité réalisée sur RFN, la clé de répartition retenue doit être précisée ;

- s'agissant du transport conventionné, les comptes de lignes<sup>2</sup> par nature transmis aux autorités organisatrices de transport (AOT) peuvent être transmis à l'Autorité, sous réserve qu'ils soient cohérents avec les comptes certifiés par activité ;
  - afin de vérifier la cohérence entre les données collectées et celles transmises par les entreprises ferroviaires soumises à une obligation de séparation comptable, un tableau explicitant les écarts entre les comptes simplifiés par services issus de la présente décision de collecte et les comptes par services issus des comptes séparés doit être fourni ;
- le détail des subventions d'investissement reçues par activité et par région.

#### 4. FORMAT DES DONNEES COLLECTEES

27. L'annexe à la présente décision a pour vocation de fournir un exemple de formalisme concret et conforme aux besoins de l'Autorité. Cette dernière est équipée techniquement pour pouvoir manipuler des bases de données de grande taille, sous différents formats. Elle peut, dès lors, sur demande et sous condition d'un accord préalable, accepter la transmission de données issues d'extractions directes des systèmes d'information des acteurs. Les acteurs souhaitant mettre en place ce type d'échange (qui peut, par la suite, être automatisable) sont invités à prendre contact avec l'Autorité dès la publication de la présente décision pour présenter leurs systèmes d'information et les extractions susceptibles d'être effectuées. À défaut, l'annexe est à remplir par les entreprises ferroviaires.

#### 5. FREQUENCE DE LA COLLECTE D'INFORMATION

28. L'Autorité collecte les informations sur les résultats économiques et financiers décrites à la section 3.4 portant sur les exercices 2020 et suivants, à une fréquence annuelle.
29. Afin de mener les travaux nécessaires au suivi régulier du marché, pouvant donner lieu à des publications infra-annuelles ainsi que d'un rapport annuel pour la bonne information des parties prenantes, les autres informations, portant sur le second semestre 2019 puis sur les exercices 2020 et suivants, sont collectées à une fréquence semestrielle.
30. Il incombe par ailleurs à l'autorité investie du pouvoir réglementaire d'édicter, pour des motifs de sécurité juridique, les mesures transitoires qu'implique, s'il y a lieu, une réglementation nouvelle. En l'espèce, la présente décision impose aux entreprises ferroviaires de transmettre de nouvelles données à l'Autorité à une maille, pour une partie des données, mensuelle. Dans ces conditions, et compte tenu de la situation particulière liée à la crise sanitaire de l'épidémie de Covid-19, il y a lieu de prévoir des modalités d'application de la décision, pour le second semestre 2019 et les années 2020 et 2021, différentes de celles des années suivantes :
- pour le second semestre 2019 et les années 2020 et 2021, les informations sont à transmettre :
    - le 15 avril 2021 pour les données à une maille mensuelle relatives au second semestre des années 2019 et 2020 ;
    - le 15 septembre 2021 pour les données mensuelles relatives au premier semestre de l'année 2021 et pour les données économiques et financières relatives à l'année 2020 ;

<sup>2</sup> La définition d'une ligne utilisée par les AOT est différente de celle retenue par l'Autorité.

- pour les années 2022 et suivantes, les informations sont à transmettre :
    - le 15 mars de l'année N+1 pour les données à une maille mensuelle relatives au second semestre de l'année N ;
    - le 15 septembre de l'année N+1 pour les données mensuelles relatives au premier semestre de l'année N+1 et pour les données économiques et financières relatives à l'année N.
31. Enfin, dans un souci de simplification, l'Autorité regroupe, en une seule décision, l'ensemble des informations qu'elle souhaite recueillir pour les exercices 2020 et suivants, qui entrent dans le champ d'application de l'article L. 2132-7 du code des transports.

## 6. UTILISATION DES DONNEES COLLECTEES

32. L'Autorité rappelle, à toutes fins utiles, que les agents de ses services sont soumis à des obligations légales et réglementaires rappelées par la charte de déontologie de l'Autorité, notamment au secret et à la discrétion professionnels (décision n° 2020-026 du 26 mars 2020).
33. Les données collectées seront conservées, traitées et utilisées au sein de l'Autorité, dans des conditions strictement encadrées, pour l'exercice de ses différentes missions. En tout état de cause, les données collectées ne pourront être utilisées ni dans le cadre de procédures de règlement de différend, ni dans le cadre de procédures de sanction.
34. La sécurité et la confidentialité des données collectées, stockées et traitées par l'Autorité au sein de son système d'information sont assurées au travers de la mise en œuvre de sa politique de sécurité des systèmes d'information. Cette dernière, basée sur les principes de la Politique de Sécurité des Systèmes d'Information de l'État (PSSI-E), suit les recommandations de l'Agence Nationale de Sécurité des Systèmes d'information (ANSSI) et déploie les dispositifs idoines. Les accès aux données sont notamment régis par un modèle d'habilitation fondé sur les rôles et l'organisation, si bien que ne peuvent accéder aux données que les agents concernés par leurs traitements. Cette politique garantit ainsi la sécurité et la confidentialité sur l'ensemble du cycle de vie de la donnée, de sa collecte à son utilisation finale.
35. Outre l'utilisation qui en sera faite, pour les besoins propres à l'exercice de ses missions de régulation, par l'Autorité, les données collectées pourront également alimenter des actions d'information, dans le respect des secrets protégés par la loi. Dans ce cadre, l'Autorité prévoit de publier sur son site Internet et dans son rapport annuel des indicateurs agrégés portant sur les services proposés, afin de répondre au besoin d'information des usagers, des clients et du grand public. Ces indicateurs agrégés pourront, par exemple, rendre compte du chiffre d'affaires global du marché, du volume de trafic, du nombre de passagers transportés et, le cas échéant, de l'intensité concurrentielle.
36. Sous les mêmes réserves tenant à la protection des secrets protégés par la loi, l'Autorité pourra utiliser, le cas échéant, les informations collectées pour des travaux de recherches académiques (avec des établissements ayant une mission de service public de recherche, de développement ou d'études), au sein d'associations comprenant d'autres autorités de régulation dans le secteur ferroviaire ou pour des présentations dans le cadre de manifestations publiques (colloques, séminaires, conférences, etc.). L'Autorité s'assurera de la préservation de la confidentialité des informations publiées et/ou communiquées.

37. Les obligations mises à la charge de l'Autorité, en vertu de l'article L. 312-1-1 du code des relations entre le public et l'administration, concernant notamment la publication de données et informations qui présenteraient pour le public un intérêt économique et qui ont été recueillies dans le cadre de ses missions, ne remettent pas en cause la confidentialité des données couvertes par des secrets protégés par la loi.

## DÉCIDE

**Article 1<sup>er</sup>** Les entreprises ferroviaires de voyageurs transmettent à l'Autorité les informations mentionnées en annexe :

- pour le second semestre 2019 et les années 2020 et 2021 :
  - le 15 avril 2021 pour les données à une maille mensuelle relatives au second semestre des années 2019 et 2020 ;
  - le 15 septembre 2021 pour les données mensuelles relatives au premier semestre de l'année 2021 et pour les données économiques et financières relatives à l'année 2020 ;
- pour les années 2022 et suivantes :
  - le 15 mars de l'année N+1 pour les données à une maille mensuelle relatives au second semestre de l'année N ;
  - le 15 septembre de l'année N+1 pour les données mensuelles relatives au premier semestre de l'année N+1 et pour les données économiques et financières relatives à l'année N.

**Article 2** La décision n° 2017-045 du 10 mai 2017 relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs et de marchandises et les autres candidats est abrogée dans ses dispositions relatives aux informations à transmettre par les entreprises ferroviaires de voyageurs.

**Article 3** Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision et de sa publication sur le site internet de l'Autorité.



L'Autorité a adopté la présente décision le 11 mars 2021.

**Présents : Monsieur Bernard Roman, Président ; Monsieur Philippe Richert, vice-président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.**

Le Président

Bernard Roman

### **Annexe**

2021.03.11 - annexe décision de collecte 2021-018 EF voyageurs.xlsx