

Objet : observations de la Région Auvergne-Rhône-Alpes relatives à la consultation publique de l'autorité de régulation des transports concernant le projet de modification de la décision relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs

Objet et modalités de la consultation publique

Le présent document a pour objet de présenter les informations que l'Autorité de régulation des transports envisage de collecter auprès des entreprises ferroviaires de voyageurs. Il vise à consulter ces acteurs sur le périmètre couvert par le recueil de données, ainsi que sur le format de la collecte.

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

Les observations sur le présent document, ainsi que toutes contributions qui apparaîtraient opportunes pour éclairer l'Autorité, peuvent être transmises jusqu'au 31 janvier 2021, soit :

- de préférence par mail : consultation.publique@autorite-transport.fr
- par courrier au siège :
Autorité de régulation des transports
Tour Montparnasse, 48^e étage
33, avenue du Maine, BP 48
75 015 PARIS cedex 15

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

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.

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

Les observations de la Région Auvergne Rhône-Alpes à la présente consultation figurent en bleu dans le texte sous chaque question. Synthétiquement ces observations portent sur 3 thèmes :

- La maille et la qualité des données
- L'accessibilité des données
- L'harmonisation via des référentiels « communs » à décliner aux opérateurs

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 prévoit de compléter le présent projet de collecte par une autre collecte auprès de la Régie autonome des transports parisiens 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 ainsi que le projet de décision soumis à consultation, 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 nécessaires dans le secteur ferroviaire* ».
7. Contribueront 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 du projet de décision soumis à consultation. Ces informations sont en outre recueillies à une fréquence régulière pour permettre un suivi et une appréciation efficaces des évolutions du marché.

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

9. 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 nécessaires dans le secteur [...]. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF.* »
10. Ce même article impose aux gestionnaires d'infrastructure, aux exploitants d'infrastructures de service, aux entreprises ferroviaires et à la SNCF de communiquer à l'Autorité « *les informations statistiques concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services, ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants.* »
11. 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.
12. 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

13. 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 ferré national (Annexe).

Préambule aux observations de la Région **insérées en bleu dans le corps de texte.**

Au regard des compétences accordées à l'autorité de régulation des transports par le code des transports rappelées dans le contexte et dans les articles 1,2 de la présente consultation publique et notamment les articles suivants du code des transports (article L. 2131-1, article L. 2131-3, L. 2132-7, article L. 3111-23, merci de bien vouloir prendre compte les propositions suivantes :

Question 1

L'Autorité propose des évolutions ayant pour objectif de compléter le processus de collecte.

À cette fin, l'Autorité a modifié ou ajouté certains tableaux en annexes, ou la définition de certains indicateurs, en s'appuyant sur des retours d'expérience des collectes. Elle propose notamment de modifier les mailles temporelles de collecte.

a) Les modifications apportées sur les mailles temporelles de collecte (mois en lieu et place du trimestre, maille journalière pour certaines données collectées par origine-destination), posent-elles des difficultés techniques particulières ?

b) Les définitions proposées par l'Autorité en onglet 1 de l'annexe vous permettent-elles d'identifier avec précision les informations à transmettre ?

Dans le cas contraire, pourriez-vous fournir des propositions de définitions alternatives, assorties au besoin d'exemples concrets.

Observations

- La Région Auvergne-Rhône-Alpes demande que soit complétée la définition « type de titre », dans l'onglet « Définitions » (ligne 48) afin de faire la distinction entre titre régional et titre national
- La Région Auvergne-Rhône-Alpes demande que soit également complétée la définition « classe tarifaire », dans l'onglet « Définitions » (ligne 81) afin d'ajouter la tarification régionale monomodale et la tarification régionale multimodale
- La définition « passager » retenue peut conduire à une interprétation différente entre chaque transporteur. La Région Auvergne-Rhône-Alpes propose d'utiliser les termes « voyages » ou « voyageurs ».

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

14. 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.

15. 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.
16. 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 ligne¹ opérée :
- le nombre de jours d'exploitation sur la période (ou régime d'exploitation) ;
 - le nombre de circulations programmées à J-30, à J-3 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.

Information complémentaire :

- o le pas de ces indicateurs devient mensuel.

Question 2

-
- a) La maille de collecte mensuelle (au lieu de trimestrielle précédemment) pose-elle, pour ces indicateurs, des difficultés techniques particulières ?
- b) La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle d'autres remarques de votre part ?
- c) Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.
-

- Observations

- o Dans les collectes antérieures, les suppressions des circulations après J-1 à 16h étaient indiquées spécifiquement dans l'onglet « Qualité de service_1 ». Dans le nouveau cadre proposé, il est nécessaire de faire une soustraction entre les circulations effectives de l'onglet « offre de transport » et les suppressions programmées à J-1 avant 16h dans l'onglet « offre de service ». Pour plus de lisibilité, la Région Auvergne-Rhône-Alpes propose plutôt de garder la suppression inopinée des circulations en collectant la données « suppression des circulations après J-1 à 16h ». A noter qu'en Région le distinguo est fait entre :
 - L'offre commandée théorique
 - L'offre commerciale de référence (ajustée des effets calendaires et contraintes sillons)
 - L'offre J-7 (décrantée des effets travaux)

¹ 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)

- L'offre J-1 16h

- L'offre réalisée effective

Il est important ici, dans les analyses, de bien préciser si les ratios sont pris en compte par rapport à l'offre théorique ou par rapport à l'offre effective (exemple : en 2020, l'effet COVID a sensiblement dégradé l'offre réalisée, mais aussi tous les ratios économiques).

- La Région Auvergne-Rhône-Alpes propose de remplacer le terme « numéro » par « code UIC » dans chaque colonne concernée puisque c'est la définition retenue dans l'onglet « définitions » (exemple pour l'onglet « qualité de service »).

17. 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 déprogrammés avant J-3 (numéro de train/date de déprogrammation/date de circulation initialement prévue/existence d'un service de substitution par la route) ;
- la liste des trains annulés à J-3 et à J-1 (numéro de train/date de circulation initialement prévue/date 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 indemnisés pour cause de retard par type d'activité.

Information complémentaire :

pas de modification.

Question 3

-
- a) *La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle des remarques de votre part ?*
 - b) *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.*
-

Observations

La Région Auvergne-Rhône-Alpes pose la question : pour les deux conventions TER et Léman Express signés sur son ressort, les retards des circulations sont pris en compte à partir de 5'59. Est-ce que les entreprises ferroviaires pourront transmettre des données concernant les retards à 4'59 (voire à 2'59 (normes Suisse)) ?

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

18. 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.
19. 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 catégorie de tarification ;
 - les recettes commerciales issues du trafic, par catégorie de tarification.
20. La source de chacune des informations doit être précisée : libellé de la base de données source, méthode de calcul ou d'estimation.

Information complémentaire :

- Le pas des indicateurs devient mensuel

Question 4

-
- a) La maille de collecte mensuelle (au lieu de trimestrielle précédemment) pose-elle, pour ces indicateurs, des difficultés techniques particulières ?
- b) La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle d'autres remarques de votre part ?
- c) Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.
-

Observations

La Région Auvergne-Rhône-Alpes, en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires, attache une importance toute particulière à la fréquentation des circulations sur son territoire. Cette fréquentation peut s'évaluer via les données de fréquentation « au trafic (VK) » ou via les données de « comptages » (montées, descentes, occupation). Elle alerte donc l'ART pour que cette donnée de comptages, ne soit pas identifiée comme confidentielle par les entreprises de transport ferroviaire (y compris si elle réalise la prestation directement). Plus précisément, la donnée au train, arrêt par arrêt, (la maille la plus fine) se doit d'être libre et accessible sans conditions.

3.3. Informations concernant l'offre et la fréquentation journalière des services de transports de voyageurs à réservation obligatoire

21. Afin de développer une compréhension fine des évolutions de l'offre et de la demande de transport en période perturbée (par des mouvements sociaux ou des mesures réglementaires de limitation des transports et de la mobilité telles qu'observées au cours de la crise sanitaire de 2020), l'Autorité doit

disposer d'informations à une maille infra-mensuelle portant sur l'offre et la fréquentation des services pour les origines/destinations des lignes exploitées par services de transport à réservation obligatoire.

22. Les informations dont l'Autorité doit être rendue destinataire sur l'offre et la fréquentation des services sont pour chaque ligne et liaison exploitée :
- le nombre de circulations, trains.km et sièges.km ; • le nombre de passagers et passagers.km transportés ;
 - les recettes commerciales issues du trafic.
23. La source de chacune des informations doit être précisée : libellé de la base de données source, méthode de calcul ou d'estimation.

Question 5

-
- a) *La collecte de ces indicateurs journaliers pour les services à réservation obligatoire pose-t-elle des difficultés techniques particulières ?*
- b) *La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle d'autres remarques de votre part ?*
- c) *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.*
-

Pas d'observations

3.4. Informations concernant les recettes désagrégées des services de transports de voyageurs à réservation obligatoire

24. Afin de développer une compréhension fine des profils et des comportements de la demande de transport ferroviaire notamment vis-à-vis des niveaux de tarification de l'offre ferroviaire, d'améliorer sa compréhension sur les politiques tarifaires des opérateurs et la soutenabilité de ces modèles de tarification, l'Autorité doit disposer des informations portant sur la fréquentation et les résultats économiques portant sur les niveaux de recettes des services à réservation obligatoire à la maille désagrégée des types de billets achetés pour le trajet ferroviaire effectué.
25. Les informations dont l'Autorité doit être rendue destinataire sont le nombre de voyageurs et les recettes directes issues du trafic désagrégés suivant le croisement de l'ensemble des catégories suivantes :
- La ligne et la liaison (origine et destination du voyageurs) ;
 - La classe de voyage ;
 - La classe tarifaire ; • La date et heure du voyage ;

- La date d'achat du billet.
26. La source de chacune des informations doit être précisée : libellé de la base de données source, méthode de calcul ou d'estimation.

Question 6

- a) *La collecte de ces indicateurs désagrégés pour les services à réservation obligatoire poset-elle des difficultés techniques particulières ?*
 - b) *Dans l'hypothèse où la collecte des données désagrégées poserait des difficultés techniques majeures (en volumétrie du fait du croisement multiple de données), quelles seraient les possibilités de collecte des indicateurs de recettes par liaison sur chacune des catégories spécifiées (par agrégation sous forme de classe de période entre la date d'achat du billet et la date du voyage (le jour J, à J-1, [J-2 à J-7[, [J-7 à J-15[, [J-15 à J30[, à J-30 ou avant), et/ou par classe tarifaire, et/ou par classe de voyage) ?*
 - c) *La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle d'autres remarques de votre part ?*
 - d) *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.*
-

Pas d'observations

3.5. Informations relatives aux résultats économiques et financiers

27. 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 ventes par canal de distribution, par type de trafic ;
 - les redevances d'accès, de réservation, de circulation, de circulation électrique, les redevances complémentaires de transport d'électricité 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 du transport conventionné, les comptes de lignes² 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 ;
- le détail des subventions d'investissement reçues par activité et par région.

Information complémentaire :

- pas de modification.

Question 7

*La collecte de ces indicateurs appelle-t-elle des remarques de votre part ?
Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.*

Observations

- **La collecte des données relatives au nombre d'ETP par type de métiers affectés à l'exploitation et la maintenance du service (voir d'une ligne ou groupes de lignes)**

Dans le cadre de la collecte des données mensuelles par ligne à l'onglet 3.1 du fichier Excel, des colonnes supplémentaires relatives aux ressources allouées (nombre d'équivalent temps pleins et type de métier) pour exploiter et maintenir un service de transport ferroviaire (*maintenance du matériel et des infrastructures nécessaires à l'exploitation du service*) seraient à ajouter. A ce jour, cette donnée déterminante pour l'ensemble des parties-prenantes travaillant sur la thématique du transport ferroviaire de voyageurs est partiellement indisponible. En effet, il est possible pour l'activité TER de reconstruire partiellement le nombre d'ETP par type de métier affecté à l'exploitation du service pour une région grâce aux données publiques suivantes :

- Le rapport public thématique de la Cour des comptes : « Les transports régionaux à l'heure de l'ouverture de l'ouverture à la concurrence » annexe 2, page 107, « Voyageurs.km par agent et trains.km par agent, par ancienne région, 2017 (mentionne le nombre d'ETP affectés au service du TER par Région) ».
- Le site OPEN DATA de la SNCF propose d'extraire (sous format CSV, Excel) les effectifs SNCF par métiers et par année, voir lien suivant :

https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/effectif-metiers-sncf/table/?disjunctive.contrat_travail&sort=date

Au regard de ces informations publiques disponibles, et dans une logique d'appliquer et de faciliter la mise en place de l'ouverture à la concurrence comme l'indique la loi NPF pour l'ensemble des collectivités publiques et des entreprises ferroviaires, l'ajout de ces données essentielles permettrait :

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

- D'anticiper et de réduire les saisines auprès de l'ART pour le règlement de différends concernant la détermination du nombre d'emplois devant être transférés en cas de changement d'un titulaire pour une ligne, exemple : Décision ART n° 2020-019 du 28 février 2020.
- De prévoir, d'améliorer et de favoriser la conduite du changement pour le personnel transféré dans le cadre d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire
- De rendre transparent et d'uniformiser le mode de calcul des ressources allouées à l'exploitation et la maintenance d'une ligne, pour l'ensemble des entreprises ferroviaires (présentes et futures).

Ces données clés favoriseront le « juste » dimensionnement des ressources humaines nécessaire à l'exploitation d'un service public de transport ferroviaire. Ces données publiques étant majoritairement en libre accès, le secret des affaires ne semble pas justifié, et **la mise à disposition de ces informations doit faciliter la mise en œuvre de la loi NPF et des décrets associés.**

- **Les données financières d'exploitation du service TER**

Concernant l'activité TER pour chaque région, il serait nécessaire d'établir **un référentiel commun** fin (les Régions disposent du compte « format ARF » mais ce format est encore insuffisant) permettant de **mettre en cohérence les données financières publiques publiées dans les rapports financiers des entreprises ferroviaires (ex rapport financier annuel de la SNCF) et les comptes administratifs des régions ?**

En effet, il serait alors possible de décomposer finement l'ensemble des recettes et des dépenses relatives à l'exploitation d'un service de transport ferroviaire de voyageurs. Aujourd'hui, lorsque l'on reprend la base de données transport ferroviaire de voyageurs (source ART), les comptes administratifs des régions et les rapports financiers de la SNCF, il y a des écarts significatifs sur les recettes/revenues et les dépenses d'exploitation associées aux activités du TER.

Le choix du type d'indicateur et le mode de traitement des données financières favoriseraient la bonne lecture et la mesure des ressources financières nécessaires à l'exploitation du service dans sa globalité.

L'ouverture à la concurrence des services va nécessiter d'établir un référentiel « étalon » (ou nomenclature de référence), seul à même de pouvoir réaliser des comparaisons effectives. Il s'agirait que ce référentiel puisse également être cohérent avec les données publiées annuellement dans les comptes administratifs. A ce stade, une matrice de transposition existe mais demeure très imparfaite : elle induit des écarts parfois sensibles entre la donnée « publique » (CA) et la donnée en provenance des transporteurs (bilans annuels).

En outre, ces données (alimentant le Compte Administratif, donc « public ») doivent être clairement non couvertes par le secret des affaires et libre d'accès. La maille du référentiel serait donc importante et viser l'objectif d'une restitution possible d'éléments financiers « publique » à des décideurs sans pour autant dévoiler des éléments détails qui eux, pourraient relever du secret des affaires.

A ce titre un travail important serait à mener pour définir de « référentiel financier « étalon » » dans l'optique pour l'ART d'être en mesure de comparer du comparable dans le temps (conformément aux orientations de l'article 1, point « 4 » visant une meilleure lisibilité de la performance économique et les modèles d'affaires des entreprises de transport).

Afin d'illustrer les remarques ci-dessus, des annexes en pièces-jointes sont proposées à titre de repère (ici 2019) : ces annexes illustrent les écarts et besoins d'harmonisation évoqués visant à permettre une analyse comparative sur un même périmètre financier pour l'activité TER.

Annexe 1 : Extrait du rapport de la Cour des comptes 2017, annexe 2 (ressources en ETP, détails fréquentation, résultats d'exploitation du TER).

Annexe 2 : Extraction des effectifs SNCF depuis le site open data SNCF : Effectifs SNCF par métiers.

Annexe 3 : Extrait du compte administratif de la région AURA - compte d'exploitation TER

Annexe 4 : Extrait du rapport financier annuel 2019 de la SNCF

Complément non remis en annexe : Bilan annuel 2019 de l'ART (résultats financiers de l'activité).

- Autres remarques :
 - La collecte des informations conduit à séparer les recettes par type de service, conventionné ou non conventionné. La Région Auvergne-Rhône-Alpes souhaite que les recettes ou trafic en correspondance entre deux types de service (conventionné/non conventionné) soient des données collectées par l'ART.
 - Dans l'onglet « définition », la Région Auvergne-Rhône-Alpes demande que soit ajouté, parmi les canaux de distribution : le site internet de l'autorité organisatrice.
 - A noter qu'avec les évolutions de périmètres conventionnels, les comparaisons entre Régions peuvent s'avérer imprécises. En ce sens la Région alerte l'ART sur le besoin de « sommer » les différentes composantes du service qui peuvent être contractualisés sur plusieurs supports, et non sur les seules données en provenance de la convention principale d'exploitation (sûreté, matériel roulant, distribution...).

4. FORMAT DES DONNEES COLLECTEES

28. L'annexe 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 future décision pour présenter leurs systèmes d'information et les extractions susceptibles d'être effectuées. À défaut, l'annexe proposée sera à remplir par les entreprises ferroviaires.
29. L'Autorité envisage la mise en place d'une plateforme internet de collecte directe des informations sans utilisation d'annexe Excel mais via un formulaire en ligne. Cette plateforme comporterait les fonctionnalités suivantes : remplissage de cellules ou plages de cellules dédiées par indicateur, ajout possible de commentaires, validation automatique de formats et valeurs intégrées, possibilité de reprise ultérieure, outil de signature et accusé de réception, ajout de pièce(s) jointe(s).

Question 8

Seriez-vous favorable à la mise en place d'une plateforme de ce type ? Identifiez-vous des contraintes ou fonctionnalités nécessaires à l'utilisation d'une collecte via formulaire en lieu et place du format d'annexe Excel actuellement proposé ?

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

Pas d'observations

5. FREQUENCE DE LA COLLECTE D'INFORMATION

30. L'Autorité collecte les informations sur les résultats économiques et financiers décrites à la section 3.5 portant sur les exercices 2020 et suivants, à une fréquence annuelle.
31. 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 les exercices 2020 et suivants, sont collectées à une fréquence semestrielle.
32. Enfin, dans un souci de simplification, l'Autorité regroupe en une seule décision l'ensemble des informations semestrielles et annuelles 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

33. 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, et notamment au secret et à la discrétion professionnels (décision n° 2020-026 du 26 mars 2020).
34. 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.
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 portant sur les services proposés, afin de répondre au besoin d'information des usagers, des clients et du grand public. Ces indicateurs pourront, par exemple, rendre compte 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...). 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.

Question 9

-
- a) *L'utilisation qui sera faite des informations collectées par l'Autorité appelle-t-elle des remarques de votre part ?*
- b) *Les acteurs sont invités à faire part de tout élément d'information permettant de confirmer, compléter et affiner les propositions de l'Autorité.*
-

Observations

La Région Auvergne-Rhône-Alpes est très attentive au recueil de données par l'ART auprès de tous les acteurs ferroviaires et sur l'ensemble du territoire national. En tant qu'autorité organisatrice des transports, la Région demande selon quelles modalités l'ART envisage de lui transmettre certaines données, au-delà des données rendues publiques sur le site.

Annexe

2020.12.14 - consultation annexe décision de collecte EF voyageurs.xlsx