

Décision n° 2021-032 du 17 juin 2021

portant règlement du différend entre la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Voyageurs concernant la transmission d'informations relatives à l'organisation ou à l'exécution des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux missions faisant l'objet du contrat de service public conclu entre la Région et SNCF Voyageurs

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

Vu le règlement (CE) 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 ;

Vu le règlement d'exécution (UE) 2019/779 de la Commission européenne du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du conseil et abrogeant le règlement (UE) n° 445/2011 de la Commission ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1263-2, L. 2121-16 et L. 2121-19 ;

Vu l'ordonnance n° 2020-306 du 25 mars 2020 relative à la prorogation des délais échus pendant la période d'urgence sanitaire et à l'adaptation des procédures pendant cette même période ;

Vu le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires ;

Vu le décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019 relatif à l'information, l'accompagnement et le transfert des salariés en cas de changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ;

Vu le 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 ;

Vu l'avis n° 2019-037 du 13 juin 2019 portant sur le projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés ;

Vu la décision n° 2020-044 du 30 juillet 2020 portant règlement du différend entre la région Hauts-de-France et SNCF Voyageurs concernant la transmission d'informations relatives à l'organisation ou à l'exécution des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux missions faisant l'objet du contrat de service public conclu entre la région et SNCF Voyageurs ;

Vu la décision n° 2020-019 du 28 février 2020 portant règlement du différend entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Voyageurs relatif à la détermination du nombre d'emplois

devant être transférés en cas de changement de titulaire de lots du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs conclu entre la région et SNCF Voyageurs ;

Vu le règlement intérieur du collège de l'Autorité adopté par la décision n° 2021-024 du 8 avril 2021 ;

Vu la demande de règlement de différend, enregistrée le 11 décembre 2019 au greffe de l'Autorité, présentée par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dont le siège est situé 27 place Jules Guesde à Marseille ;

Vu les observations en défense présentées par SNCF Voyageurs et enregistrées le 20 janvier 2020 ;

Vu les observations n° 2 présentées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et enregistrées le 3 février 2020 ;

Vu les observations en défense n° 2 présentées par SNCF Voyageurs et enregistrées le 17 février 2020 ;

Vu les observations n° 3 présentées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et enregistrées le 10 mars 2020 ;

Vu les observations en défense n° 3 présentées par SNCF Voyageurs et enregistrées le 20 mars 2020 ;

Vu les observations n° 4 présentées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et enregistrées le 6 avril 2020 ;

Vu les observations n° 5 présentées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et enregistrées le 10 avril 2020 ;

Vu les observations en défense n° 4 présentées par SNCF Voyageurs et enregistrées le 3 juillet 2020 ;

Vu les observations n° 6 présentées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et enregistrées le 15 juillet 2020 ;

Vu les observations en défense n° 5 présentées par SNCF Voyageurs et enregistrées le 3 août 2020 ;

Vu les observations en défense n° 6 présentées par SNCF Voyageurs et enregistrées le 10 août 2020 ;

Vu les observations n° 7 présentées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et enregistrées le 8 septembre 2020 ;

Vu les observations récapitulatives présentées par la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur enregistrées le 30 septembre 2020 ;

Vu les observations récapitulatives présentées par SNCF Voyageurs enregistrées le 30 septembre 2020 ;

Vu les observations complémentaires présentées par SNCF Voyageurs enregistrées le 17 octobre 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 adressée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 25 mars 2020 et la réponse enregistrée le 30 mars 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 1 adressée à SNCF Voyageurs le 25 mars 2020 et la réponse enregistrée le 31 mars 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 2 adressée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 27 mai 2020 et la réponse enregistrée le 15 juin 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 3 adressée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 22 juin 2020 et la réponse enregistrée le 26 juin 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 4 adressée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 3 août 2020 et la réponse enregistrée le 28 août 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 5 adressée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 8 septembre 2020 et la réponse enregistrée le 18 septembre 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 2 adressée à SNCF Voyageurs le 8 septembre 2020 et la réponse enregistrée le 17 octobre 2020 ;

Vu la mesure d'instruction n° 6 adressée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 23 décembre 2020 et la réponse enregistrée le 6 janvier 2021 ;

Vu la mesure d'instruction n° 3 adressée à SNCF Voyageurs le 23 décembre 2020 et la réponse enregistrée le 11 janvier 2021 ;

Vu la mesure d'instruction n° 7 adressée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur le 19 février 2021 et la réponse enregistrée le 1^{er} mars 2021 ;

Vu la mesure d'instruction n° 4 adressée à SNCF Voyageurs le 19 février 2021 et la réponse enregistrée le 10 mars 2021 ;

Vu le courrier du 23 mars 2020 fixant la date de clôture d'instruction au 15 avril 2020 et le courrier du 6 avril 2020 prononçant la réouverture de l'instruction ;

Vu la demande formulée par SNCF Voyageurs le 3 mai 2021 sollicitant du président de l'Autorité que l'audience se tienne à huis clos et le courrier du 17 mai 2021 par lequel le président de l'Autorité a fait droit à cette demande ;

Vu la demande formulée SNCF Voyageurs le 3 mai 2021, sollicitant la communication du sens de la solution que la rapporteure propose d'apporter au différend et la transmission de celle-ci aux parties par courriel en date du 21 mai 2021 ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Après avoir entendu lors de l'audience à huis clos du 25 mai 2021 :

- Les conclusions de la rapporteure ;
- Les observations de Maître Benoît Polderman pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Les observations de Maître Marc de Monsebernard pour SNCF Voyageurs ;

Vu la note en délibéré adressée par SNCF Voyageurs et enregistrée le 26 mai 2021 ;

Après en avoir délibéré le 17 juin 2021,

SOMMAIRE

1. FAITS ET PROCÉDURE	7
1.1. Contexte	7
1.1.1. Le cadre juridique applicable au litige	7
a. L'ouverture à la concurrence des services conventionnés	7
b. L'obligation de transmission à l'AOT de toute information relative à l'organisation ou à l'exécution des services publics et aux missions faisant l'objet du contrat de service public	7
c. Le règlement de différend relatif à la transmission d'informations.....	10
1.1.2. Les faits.....	10
a. La procédure de mise en concurrence engagée par la Région	10
b. La saisine de l'Autorité.....	11
1.2. Demandes des parties.....	11
2. SUR LA DEMANDE TENDANT À CE QU'IL SOIT ENJOINT À SNCF VOYAGEURS DE TRANSMETTRE CERTAINES DONNÉES À LA RÉGION	13
2.1. Cadre méthodologique	13
2.2. Sur les données relatives au matériel roulant et à la maintenance	15
2.2.1. Différend relatif à l'exhaustivité des données transmises	15
a. Documentation devant être fournie par le constructeur	15
b. Plans de maintenance « effectivement appliqués » par SNCF Voyageurs	18
c. Pièces de rechange	20
d. Manuels de conduite et guides de dépannage	21
e. Fiabilité du matériel roulant	22
2.2.2. Différend relatif à la maille des informations transmises	23
2.3. Données relatives au « cadre financier et quantitatif ».....	23
2.3.1. Liste des accidents et dommages subis	23
2.3.2. Coûts de location et dépenses d'exploitation	24
2.4. Données relatives aux ressources humaines.....	24
2.4.1. Rappel des objectifs de la transmission de données sur le personnel concourant à l'organisation et à l'exécution du service public	24
a. Garantir aux AOT une bonne compréhension des ressources humaines affectées à l'organisation et à l'exécution du service.....	25
b. Permettre aux AOT de vérifier les chiffrages établis par SNCF Voyageurs quant au nombre d'ETP devant être transférés	25

c.	Garantir aux candidats à la procédure d'appel d'offres une information suffisante sur la masse salariale	26
2.4.2.	Précision méthodologique concernant le détournage des informations au périmètre des lots	26
2.4.3.	Sur la demande de la Région tendant à ce que SNCF Voyageurs complète la production n° 25.....	27
2.4.4.	Différend relatif à l'exhaustivité des informations transmises (demandes formées au titre de la production n° 24-1 de la Région).....	28
a.	Répartition des ETP transférables par missions	28
b.	Présentation des données des effectifs transférables	29
c.	Taux de départ actuel et historique du personnel susceptible d'être transféré au concessionnaire ventilé par (i) intitulé de poste, (ii) catégorie de poste et (iii) établissement, unités de production et unités opérationnelles.....	29
d.	Ancienneté actuelle de l'effectif de SNCF Voyageurs ventilé par (i) intitulé de poste, (ii) catégorie de poste, (iii) nombre de salariés par établissements, unités de production et unités opérationnelles	30
e.	Organigramme enrichi.....	31
f.	Détails sur les effectifs transférables.....	32
g.	Effectifs effectuant des prestations pour le compte de SNCF Gares & Connexions	36
2.4.5.	Sur le différend relatif à la maille des informations transmises (demandes formées en vertu de la production n° 24-2 de la Région).....	37
a.	Demandes complémentaires par rapport aux documents qui lui ont été transmis par SNCF Voyageurs concernant les effectifs par catégorie d'emplois.....	37
b.	Demandes complémentaires concernant les informations transmises par SNCF Voyageurs au titre du coût moyen par catégorie d'emplois	39
c.	Demandes complémentaires relatives aux données transmises par SNCF Voyageurs au titre de l'ancienneté du personnel	39
d.	Demandes complémentaires concernant les données transmises par SNCF Voyageurs au titre des habilitations de sécurité	41
2.5.	Données relatives à l'offre	41
2.5.1.	Données complémentaires concernant les données transmises par SNCF Voyageurs relatives à l'offre réalisée.....	41
2.5.2.	Données complémentaires aux documents transmis par SNCF Voyageurs concernant la lutte anti-fraude	42
2.5.3.	Données complémentaires relatives aux documents transmis par SNCF Voyageurs concernant la sûreté	43
a.	Détail des prestations de sûreté	43
b.	Nombre d'actes de malveillance ou de vandalisme	43
2.6.	Données relatives au trafic.....	44

2.6.1. Demandes complémentaires concernant les documents transmis par SNCF Voyageurs relatifs à la vente de titres de transport.....	44
2.6.2. Demandes complémentaires au titre des données transmises par SNCF Voyageurs concernant la fréquentation	46
2.7. Sur le délai dans lequel les informations traitées aux points 2.2 à 2.6 doivent être communiquées.....	46
3. SUR LA DEMANDE TENDANT À CE QU'IL SOIT ENJOINT A SNCF VOYAGEURS DE METTRE A JOUR L'ENSEMBLE DES DONNÉES COMMUNIQUÉES	47
4. SUR LA DEMANDE TENDANT À CE QUE L'AUTORITÉ LISTE LES INFORMATIONS POUVANT ÊTRE TRANSMISES AUX OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES PARTICIPANT À LA PROCÉDURE DE PASSATION DU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC	47
5. SUR LA DEMANDE TENDANT A CE QUE L'AUTORITE CONFIRME QUE SA DECISION N° 2020-019 DU 28 FEVRIER 2020 PEUT ETRE TRANSMISE AUX CANDIDATS SELECTIONNES A L'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE CONCESSION.....	49
6. SUR LA DEMANDE DE SNCF VOYAGEURS TENDANT A CE QU'IL SOIT ENJOINT À LA REGION DE FINALISER LE PROCESSUS D'ÉVOLUTION DE LA PLATEFORME DE DÉPÔT DES DOCUMENTS	49

1. FAITS ET PROCÉDURE

1.1. Contexte

1.1.1. Le cadre juridique applicable au litige

a. L'ouverture à la concurrence des services conventionnés

1. L'article L. 2121-4 du code des transports prévoit que les conditions d'exploitation et de financement des services ferroviaires relevant de la compétence régionale sont fixées dans une convention conclue entre chaque région et SNCF Voyageurs¹.
2. L'article 14 de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire prévoit qu'à compter du 25 décembre 2023, les autorités organisatrices de transport (ci-après, les « AOT »), attribueront les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs après publicité et mise en concurrence, sous réserve des possibilités d'attribution directe prévues par la loi.
3. En outre, l'article 19 de la loi précitée a ouvert aux régions, à compter du 3 décembre 2019 et jusqu'au 24 décembre 2023, la faculté de déroger aux articles L. 2121-4, L. 2121-6 et L. 2141-1 du code des transports organisant le monopole de SNCF Voyageurs, et d'attribuer des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional après publicité et mise en concurrence.

b. L'obligation de transmission à l'AOT de toute information relative à l'organisation ou à l'exécution des services publics et aux missions faisant l'objet du contrat de service public

4. Ainsi que l'Autorité l'a déjà rappelé dans son avis n° 2019-037 susvisé, le recueil par les AOT des informations relatives à l'exploitation des services conventionnés constitue un facteur déterminant d'une ouverture à la concurrence effective et réussie du transport ferroviaire de voyageurs. En effet, compte tenu de la position d'opérateur historique de SNCF Voyageurs, l'organisation des appels d'offres est marquée par une asymétrie fondamentale en matière d'informations, vis-à-vis des AOT comme des entreprises ferroviaires entrantes, en ce qui concerne tant le fonctionnement du réseau ferré national que les caractéristiques techniques et commerciales des lignes conventionnées. Cette asymétrie d'informations peut conférer un avantage au sortant de nature à constituer une barrière à l'entrée du marché, entravant la participation de candidats potentiels aux appels d'offres. Ainsi, dès le stade de la préparation de l'appel d'offres, la rente informationnelle dont bénéficie SNCF Voyageurs est susceptible de lui conférer un avantage concurrentiel si l'AOT n'est pas, de son côté, en capacité de caractériser précisément le service et d'établir des critères objectifs d'attribution. En effet, dans ce cas, les candidats potentiels devront supporter des coûts de recherche de l'information susceptibles de les décourager de participer à la procédure ou, à tout le moins, d'affecter leur capacité à déposer une offre pertinente.
5. Dans ce contexte, l'efficacité du mécanisme d'appel d'offres dépend, en premier lieu, de la capacité des AOT à caractériser précisément le service qu'elles souhaitent voir réaliser et à établir des critères objectifs d'attribution leur permettant ensuite de comparer des offres concurrentes. Au cours de cette phase amont de préparation de l'appel d'offres, l'enjeu est de garantir que les AOT

¹ SNCF Voyageurs est venue aux droits de SNCF Mobilités le 1^{er} janvier 2020 en application de l'article 18 de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. Bien que la saisine de la région soit antérieure à cette date, la seule désignation de SNCF Voyageurs sera retenue dans la présente décision pour en faciliter la lecture.

auront à leur disposition l'ensemble des données leur permettant de définir au mieux le projet de contrat qu'elles mettront en concurrence, à commencer par le service qui en est l'objet et ses modalités de réalisation. Pour ce faire, il convient qu'elles disposent d'une connaissance précise des conditions techniques, économiques et financières dans lesquelles le service est exploité, afin d'identifier les marges d'adaptation possibles en termes de périmètre des services concernés, de consistance de l'offre de transport, au regard notamment d'objectifs d'aménagement du territoire ou encore d'objectifs de qualité de service qu'elles pourraient raisonnablement être en droit d'exiger de la part des opérateurs – et du montant des bonus/malus financiers associés – et en termes de moyens affectés à l'exploitation desdits services. Sur la base de ces éléments, les AOT pourront alors élaborer un projet de cahier des charges détaillé et appréhender l'équilibre économique et financier du projet de contrat avec un risque d'erreur limité.

6. Les données collectées devront ensuite être communiquées par l'AOT aux candidats intéressés de manière suffisamment large. L'enjeu est de permettre la communication d'informations suffisamment complètes et précises aux candidats pour garantir l'égalité de traitement entre ces candidats dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence transparente et non-discriminatoire.

- **Les obligations de transmission d'informations prévues par le code des transports**

7. En premier lieu, l'article L. 2121-19 du code des transports prévoit que : *« 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, sans que puisse y faire obstacle le secret des affaires. Les entreprises, les gestionnaires d'infrastructure et les exploitants d'installations de service indiquent quelles informations ils estiment relever du secret des affaires. / L'article 226-13 du code pénal s'applique à la divulgation, à toute personne étrangère aux services de l'autorité organisatrice responsables de la passation et du suivi de l'exécution du contrat de service public ou n'ayant pas été chargée par l'autorité organisatrice d'exercer ces missions en tant que prestataire, des informations transmises en application du premier alinéa du présent article relevant du secret des affaires, à l'exception de la communication des informations effectuée en application de l'article L. 2121-16 du présent code. / L'autorité organisatrice établit un plan de gestion des informations couvertes par le secret des affaires, qui définit des mesures d'organisation interne pour assurer le respect par son personnel et par toute personne travaillant pour son compte de l'interdiction de divulgation de ces informations. / Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, détermine les conditions d'application du présent article. Il établit notamment une liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du présent article, ainsi que les délais dans lesquels ces informations sont transmises ».*
8. Le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 précise les conditions d'application de l'article L. 2121-19 du code des transports. Il fixe notamment la liste de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions du premier alinéa de l'article L. 2121-19, ainsi que la procédure et les délais dans lesquels ces informations doivent être transmises à l'AOT.
9. En second lieu, l'article L. 2121-16 du code des transports dispose que : *« l'autorité organisatrice de transport communique aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une*

procédure de mise en concurrence. Un décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de régulation des transports, détermine les catégories d'informations concernées ».

10. L'article 5 du décret n° 2019-851 susvisé définit les catégories d'informations visées à cet article, « sans préjudice des obligations de publicité et de mise en concurrence auxquelles est soumise la passation des contrats de service public et des informations prévues par le règlement du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 ».

- **La procédure de transmission des informations**

11. Le I de l'article 2 du décret n° 2019-851 susvisé prévoit que les demandes d'informations émises par l'AOT doivent être formulées par écrit et préciser la nature, l'ancienneté et le niveau de détail, notamment la maille géographique et temporelle, des informations sollicitées. Le II du même article précise que l'AOT ne peut demander d'information antérieure aux trois années précédant la demande ou, si cette période est plus ancienne, à la date du début d'exécution du contrat de service public en cours pour les informations demandées aux entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs.
12. L'article 3 du décret dispose que les fournisseurs d'informations sont tenus de transmettre les informations existantes dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande de l'AOT. Ce délai est porté à deux mois lorsque la fourniture des informations nécessite des opérations limitées de traitement et de mise en forme de données existantes.
13. Lorsque l'information demandée n'est pas disponible, le fournisseur d'informations adresse à l'AOT :
 - Dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande, une notification de l'indisponibilité de l'information demandée, accompagnée, le cas échéant, de la liste des informations approchantes disponibles ;
 - Dans un délai de deux mois à compter de la réception de la demande, l'indication du délai, qui doit être raisonnable, dans lequel l'information demandée ou, à défaut, une information approchante peut être communiquée.
14. L'article 3 du décret dispose, en outre, que les informations sollicitées par l'AOT lui sont transmises par les fournisseurs d'informations par voie électronique, sauf impossibilité technique dûment justifiée. Les informations constituées sous la forme de bases de données sont transmises dans un format réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé. La transmission des informations demandées doit être accompagnée de la documentation permettant d'assurer leur intelligibilité, leur interprétation et leur exploitation, ainsi que, le cas échéant, de la mention des traitements opérés pour produire l'information.
15. L'article 11 du décret précise enfin que « l'autorité organisatrice de transport établit la liste des informations couvertes par le secret des affaires dont la communication aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence et met en place une procédure de communication sécurisée de ces informations. Lorsque l'autorité organisatrice de transport a décidé de limiter le nombre de candidats admis à présenter une offre, seuls les candidats sélectionnés peuvent se voir communiquer les informations couvertes par le secret des affaires ».

c. Le règlement de différend relatif à la transmission d'informations

16. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 susvisée a étendu les compétences de règlement de différends de l'Autorité aux différends relatifs à la transmission d'informations nécessaires à la préparation des appels d'offres.
17. Ainsi, le II de l'article L. 1263-2 du code des transports prévoit que « toute autorité organisatrice des transports compétente, toute entreprise fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, tout gestionnaire d'infrastructure ou tout exploitant d'installation de service peut saisir l'Autorité de régulation des transports d'un différend relatif à la transmission d'informations aux autorités organisatrices de transport prévue à l'article L. 2121-19. Ces mêmes entités ainsi que tout opérateur économique participant à une procédure de passation d'un contrat de service public peuvent, dans les mêmes conditions, saisir l'Autorité de régulation des transports d'un différend relatif à la communication d'informations aux opérateurs économiques participant à une procédure de passation d'un contrat de service public prévue à l'article L. 2121-16 ».
18. Le IV du même article prévoit que la décision prise par l'Autorité pour régler le différend, « qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde ».

1.1.2. Les faits

a. La procédure de mise en concurrence engagée par la Région

19. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur (ci-après, la « Région ») a conclu une convention de service public de transport ferroviaire de personnes d'intérêt régional avec SNCF Voyageurs le 15 mars 2019 pour la période 2019-2023 (ci-après, la « convention TER »). Celle-ci permet la mise en concurrence d'un tiers de ces lignes sans indemnisation de SNCF Voyageurs (article 66 de la convention TER).
20. Un avis de pré-information a été publié par la région au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) le 20 février 2019 en vue de l'ouverture à la concurrence de 2 lots représentant environ 36 % des lignes TER sur le périmètre de la région, exprimé en trains-kilomètres :
 - Lot 1 : exploitation de trains interurbains Marseille-Toulon-Nice (ci-après, le « lot 1 ») ;
 - Lot 2 : exploitation de trains urbains et interurbains sur les axes Les Arcs – Draguignan – Nice – Vintimille / Cannes – Grasse / Nice – Tende (ci-après, le « lot 2 »).
21. Un avis de concession a été publié au JOUE le 26 février 2020. Les candidats sélectionnés ont eu accès au dossier de consultation des entreprises le 8 juin 2020, une version modifiée leur ayant été adressée en novembre 2020. Selon le calendrier prévisionnel communiqué par la région, la remise des offres finales des candidats puis l'approbation du contrat par l'assemblée régionale auront respectivement lieu en juillet 2021 et en octobre 2021. À l'issue d'une période de mobilisation d'une durée de trois années, permettant au concessionnaire de se préparer au début de l'exploitation ferroviaire, le lancement effectif des services est prévu en décembre 2024 pour le lot 2 et en juin 2025 pour le lot 1, et ce, pour une durée de dix ans.
22. Le 19 septembre 2019, la région a adressé à SNCF Voyageurs une demande de transmission d'informations sur le fondement du décret n° 2019-851 et des stipulations de la convention TER. Le 25 novembre 2019, elle a indiqué avoir constaté un différend sur la communication des informations sollicitées, portant en particulier sur (i) la non communication des informations

demandées, (ii) le contenu et le format des informations communiquées, en particulier la qualité et l'exploitabilité des informations transmises ainsi que (iii) le sort des informations transmises par SNCF Voyageurs et la possibilité, pour la région, de les communiquer aux opérateurs participant aux procédures de mise en concurrence.

23. Il convient de préciser qu'en parallèle, la région avait également saisi l'Autorité d'une procédure de règlement de différend à l'encontre de SNCF Voyageurs, sur le fondement du III de l'article L. 1263-2 du code des transports, relative au nombre d'emplois « équivalent temps plein » (ETP) devant être transférés en cas de changement de titulaire de lots du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs conclu entre la région et SNCF Voyageurs. Dans sa décision n° 2020-019 du 28 février 2020, l'Autorité a fixé, pour chaque lot, le nombre d'emplois concernés².

b. La saisine de l'Autorité

24. Estimant qu'un différend l'opposait à SNCF Voyageurs quant à la communication de données relatives à l'exécution du service public de voyageurs d'intérêt régional, sollicitées dans le cadre de la procédure de mise en concurrence engagée, la Région a saisi l'Autorité d'une demande de règlement de différend le 10 décembre 2019.
25. Les échanges intervenus entre les parties au cours de l'instruction du présent règlement de différend ont conduit SNCF Voyageurs à communiquer à la région des informations satisfaisantes sur plusieurs points, de sorte que le périmètre du différend soumis à l'Autorité a été progressivement réduit. Il concerne désormais principalement le détail de l'effectif du personnel susceptible d'être transféré et la masse salariale correspondante, les données relatives au matériel roulant et à la maintenance, à l'offre, au trafic ainsi qu'à certains éléments financiers. Afin de clarifier l'objet du différend subsistant, la région présente de manière distincte, dans ses productions n° 24-1 et 24-2, les cas où le différend porte sur l'exhaustivité des données communiquées (production n° 24-1) et ceux où il concerne la maille des données transmises par SNCF Voyageurs (production n° 24-2). Au cours de l'instruction, il est néanmoins apparu qu'un différend existait également sur la maille de certaines données sollicitées au titre de la production n°24-1.

1.2. Demandes des parties

26. Dans ses observations récapitulatives, la Région, après avoir actualisé ses prétentions, demande à l'Autorité de :
- *« mettre en demeure SNCF Voyageurs de cesser son manquement aux obligations de transmission d'information en transmettant, conformément aux tableaux objet des productions n° 24-1 et 24-2, les informations demandées avec la qualité et le format attendus par la Région, dans un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la décision à venir, sous astreinte de 1 000 euros par jour de retard par donnée manquante ; »*
 - *« À ce titre notamment, de mettre en demeure SNCF Voyageurs, pour l'ensemble des questions relatives à la répartition par lot des ETP et sur la base du fichier communiqué par l'ART à la Région, à savoir le « 2019-02 Fichier base ETP.excel » (Production n° 25), d'effectuer une répartition par lot des ETP à +/- 50 % ; »*

² Cette décision a récemment été confirmée par la Cour d'appel de Paris, v. Cour d'appel de Paris, 6 mai 2021, RG 20/05166.

- « Enjoindre à SNCF Voyageurs de fournir, sur une base semestrielle jusqu'à l'attribution des contrats puis trimestrielle, la mise à jour des informations communiquées tout au long du processus d'appels d'offres puis de tuilage, et ce jusqu'à l'entrée en vigueur des conventions des lot 1 et 2 ; »
- « Confirmer que la décision n° 2020-019 du 28 février 2020 portant règlement du différend entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Voyageurs relatif à la détermination du nombre d'emplois devant être transférés en cas de changement de titulaire de lots de service public de transport ferroviaire de voyageurs conclu entre la région et SNCF Voyageurs pouvait être transmise aux candidats sélectionnés à l'attribution des contrats de concessions ; »
- « Lister les informations pouvant être transmises aux candidats à l'attribution des concessions, nonobstant leur protection éventuelle par le secret des affaires, dont notamment l'ensemble contractuel relatif aux opérations mi-vie sur les rames transférées au futur concessionnaire. »

27. Dans ses observations récapitulatives, SNCF Voyageurs demande à l'Autorité :

- « Qu'il lui soit donné acte des informations et données communiquées à la Région et qu'elle a satisfait à ses obligations en matière de communication d'informations en ayant transmis l'ensemble des informations et documentations communicables en sa possession ; »
- « Qu'il lui soit donné acte de ce qu'en l'absence de différend sur ce point, elle conviendra avec la région des modalités et de la périodicité d'une mise à jour des informations communiquées qui, en tout état de cause, sera fixée de manière différenciée en fonction de la nature des données et de la finalité de leur transmission ; »
- « Qu'il soit constaté qu'elle ne s'oppose pas à la communication aux opérateurs économiques, sur le fondement de l'article L. 2121-16 du Code des transports, d'informations couvertes par le secret des affaires qu'elle transmet à la Région, sous réserve toutefois que cette communication soit « strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence » ; »
- « Qu'il lui soit donné acte en particulier qu'elle ne s'oppose pas à la communication des informations couvertes par le secret des affaires mentionnées dans sa Production n° 11 ; »
- « Qu'il soit enjoint à la Région de finaliser le processus d'évolution de sa plateforme engagé permettant d'adresser à SNCF Voyageurs un courriel d'accusé réception de l'ensemble des données déjà transmises en indiquant la date de dépôt de chacune des informations et données transmises, dans un délai que l'ART estimera approprié ; »
- « Que le surplus des demandes de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur soit rejeté. »

2. SUR LA DEMANDE TENDANT À CE QU'IL SOIT ENJOINT À SNCF VOYAGEURS DE TRANSMETTRE CERTAINES DONNÉES À LA RÉGION

28. Dans ses observations récapitulatives, la Région indique qu'un différend subsiste sur l'exhaustivité des informations transmises, d'une part, et sur la maille des informations communiquées par SNCF Voyageurs, d'autre part. Compte tenu des enjeux qui s'attachent à ce sujet, l'Autorité estime nécessaire de rappeler, dans le respect des dispositions des articles L. 1263-2 et L. 2121-19 du code des transports et du décret n° 2019-851 susvisé, la méthodologie qu'elle entend appliquer.

2.1. Cadre méthodologique

29. Le différend soumis à l'Autorité constitue la seconde application des dispositions du II de l'article L. 1263-2 du code des transports. Ainsi qu'il a été indiqué au point 5 de la présente décision, l'efficacité du mécanisme d'appel d'offres, condition du succès de la mise en concurrence des services conventionnés, dépend de la capacité des AOT à caractériser précisément le service qu'elles souhaitent voir réaliser et à établir des critères objectifs d'attribution leur permettant ensuite de comparer des offres concurrentes. Au cours de cette phase amont de préparation de l'appel d'offres, il est indispensable de garantir que les AOT ont à leur disposition l'ensemble des données leur permettant de définir au mieux le projet de convention de service public qu'elles mettent en concurrence et ses modalités d'exécution. À cette fin, il convient qu'elles disposent du niveau de connaissance nécessaire et approprié des conditions techniques, économiques et financières dans lesquelles le service est exploité pour identifier les marges d'évolution possibles relatives au périmètre des services concernés, la consistance de l'offre de transport – au regard notamment d'objectifs d'aménagement du territoire ou de qualité de service –, les moyens à affecter à l'exploitation desdits services et, le cas échéant, la mise en place d'un dispositif incitatif associé à l'exécution des missions objets du contrat. Sur la base de ces éléments, les AOT devraient alors pouvoir élaborer un projet de cahier des charges détaillé répondant à leurs besoins et appréhender l'équilibre économique et financier du projet de contrat dans des conditions compatibles tant avec les exigences de transparence et de non-discrimination qu'avec l'efficacité de gestion et la qualité du service rendu.
30. Il convient en outre de rappeler que, lorsqu'elle se prononce dans le cadre d'un règlement de différend, l'Autorité est, en application des dispositions du IV de l'article L. 1263-2 du code des transports, tenue de préciser « *les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde. Elle prend toutes les mesures appropriées pour corriger toute discrimination ou toute distorsion de concurrence* ». Il revient donc à l'Autorité, conformément aux demandes des parties, de déterminer, pour chacune des informations visées dans la demande de la Région, si les données dont la communication est sollicitée sont relatives à l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports et, dans l'affirmative, de préciser la maille géographique et temporelle à laquelle chaque information doit être communiquée.
31. En premier lieu, il incombe à l'Autorité de s'assurer que l'information dont la Région demande la transmission relève bien de l'organisation ou de l'exécution du service public conventionné de transport ferroviaire de voyageurs ou des missions faisant l'objet du contrat de service public au sens de l'article L. 2121-19 précité. Il y a lieu de relever, au préalable, qu'en application de cette disposition, sont exigibles toutes les informations relatives à l'organisation ou à l'exécution des services concernés et des missions objet du contrat de service public, et non les seules informations nécessaires à la mise en concurrence des contrats de service public. Ainsi, lorsque cette information est mentionnée dans les annexes du décret n° 2019-851 susvisé, qui identifient

les catégories d'informations présumées exigibles par l'AOT sans que les fournisseurs d'informations puissent invoquer le secret des affaires pour faire obstacle à leur transmission, l'Autorité considère qu'elle doit nécessairement être transmise à l'AOT. Toutefois, il convient de rappeler que, si les annexes du décret établissent, conformément au dernier alinéa de l'article L. 2121-19, « une liste » de catégories d'informations devant être regardées, de manière irréfragable, comme remplissant les conditions mentionnées au premier alinéa du même article, cette liste ne résume pas l'ensemble des informations susceptibles de devoir être communiquées à l'AOT qui en fait la demande. Par suite, dans l'hypothèse où l'information demandée ne figurerait pas dans les annexes du décret, il ne saurait être exclu *a priori* qu'elle relève de l'organisation, de l'exécution du service public ou des missions faisant l'objet du contrat de service public au sens de l'article L. 2121-19 et qu'elle doive, en conséquence, être communiquée. Dans cette hypothèse, il appartient à l'AOT qui en sollicite la communication de justifier sa demande en indiquant clairement les raisons pour lesquelles elle estime que l'information dont elle sollicite la transmission relève du champ d'application de l'article L. 2121-19.

32. En deuxième lieu, l'Autorité doit examiner si les données communiquées par SNCF Voyageurs au cours de l'instruction sont de nature à répondre aux demandes de la Région. À cet égard, il y a lieu de rappeler qu'en application du VI de l'article 3 du décret n° 2019-851, les informations demandées doivent être transmises à l'AOT « *par voie électronique, sauf impossibilité technique dûment justifiée* ». En cas de transmission par SNCF Voyageurs d'une donnée approchante, il revient à cette dernière de justifier (i) que la donnée demandée n'est pas disponible, et (ii) que la donnée approchante transmise est la plus pertinente et la meilleure disponible à date. S'agissant du format, l'article 3 du décret susmentionné indique que « *les informations constituées sous la forme de bases de données sont transmises dans un format réutilisable et exploitable par un système de traitement automatisé* ». Le VII du même article précise que « *la transmission des informations demandées est accompagnée de la documentation permettant d'assurer leur intelligibilité, leur interprétation et leur exploitation, ainsi que, le cas échéant, de la mention des traitements opérés pour produire l'information* ». En application de ces dispositions, l'Autorité doit s'assurer du caractère compréhensible, exploitable et réutilisable des informations communiquées par SNCF Voyageurs à la Région en cours de procédure.
33. S'agissant, en troisième lieu, de la maille temporelle à laquelle les informations doivent être communiquées, il résulte du II de l'article 2 du décret n° 2019-851 susvisé « *[qu'] il ne peut être demandé d'information antérieure aux trois années précédant la demande ou, si elle est plus ancienne, à la date du début d'exécution du contrat de service public en cours pour les informations demandées aux entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs* ». En l'espèce, la demande de communication d'informations a été adressée par la Région, dans le respect des dispositions du décret n° 2019-851 précité, le 19 septembre 2019. Il s'ensuit que, dès lors qu'elles relèvent de l'organisation ou de l'exécution du service public de transport ferroviaire de la Région et des missions faisant l'objet du contrat de service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports, les informations pouvaient être demandées par la Région pour les trois derniers exercices précédant sa demande, soit les exercices 2016 à 2019, sous réserve que la demande tendant à leur transmission ne soit pas manifestement excessive au regard de l'objectif poursuivi par la Région, ou n'impose pas des contraintes excessives et disproportionnées à SNCF Voyageurs.
34. En dernier lieu, le I de l'article 2 du décret n° 2019-851 impose à l'AOT de préciser, dans sa demande, le « *niveau de détail [...] notamment la maille [...] géographique* » de l'information dont elle sollicite la communication. En application de ces dispositions, la Région demande la communication de la plupart des données à la maille des lots définis dans le cadre de l'avis de pré-information publié le 20 février 2019 au JOUE. Le « détournement » demandé par la Région sur le périmètre des deux lots est donc justifié, sous réserve qu'il n'impose pas, tant du point de vue

de son objet que du contenu des informations demandées, de contraintes excessives ou disproportionnées à SNCF Voyageurs.

2.2. Sur les données relatives au matériel roulant et à la maintenance

35. La Région indique qu'un différend persiste sur l'exhaustivité (2.2.1) et le périmètre (2.2.2) des données relatives au matériel roulant et à la maintenance.

2.2.1. Différend relatif à l'exhaustivité des données transmises

36. Dans sa production n° 24-1, la Région dresse la liste des informations pour lesquelles subsiste un différend relatif à l'exhaustivité des données transmises. L'Autorité examinera ces demandes en les regroupant, pour plus de lisibilité, autour des principales thématiques.

a. Documentation devant être fournie par le constructeur

37. La Région demande la communication de l'intégralité de la documentation fournie par les constructeurs à SNCF Voyageurs pour les séries de matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC, classée selon les catégories suivantes :

- plans de définition par sous-système (structure, bogies, climatisation...);
- plans d'essais ;
- manuels de maintenance (en plus du plan de maintenance actualisé).

38. L'Autorité rappelle que l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 prévoit que doit être transmise, s'agissant de l'historique de la maintenance, pour chaque matériel roulant dont l'autorité organisatrice est propriétaire ou dont la propriété est susceptible d'être transférée à l'autorité organisatrice, « *la documentation devant être fournie par le constructeur en application du marché concernant les matériels roulants transférés, dont la trame de maintenance préconisée par le constructeur* ».

39. En application de ces dispositions, la Région est fondée à obtenir la documentation devant être fournie par le constructeur afin de disposer d'une connaissance suffisamment précise et fine des besoins du matériel roulant en termes de maintenance, d'opérations de suivi et d'entretien sur la durée de vie du matériel en question. Cette documentation constructeur devrait *a minima* être constituée des dessins de définition des pièces et des dessins d'ensemble constitués par ces pièces, de la trame de maintenance préconisée par le constructeur, des conditions d'utilisation et des contraintes d'utilisation du matériel et de ses systèmes, des plans complets du matériel, des préconisations en termes de pièces détachées, de fluides et d'éléments spécifiques, des études sur la durée de vie des pièces et leur fiabilité, ainsi que le respect des normes applicables au matériel ferroviaire.

• Plans de définition par sous-système / plans de détail

40. La Région sollicite de SNCF Voyageurs les « *plans de définition par sous-système* » qui correspondent, selon elle, à la constitution de la rame et des éléments qui la composent, allant du plan d'ensemble de la rame au plan élémentaire de chaque pièce qui la constitue. Elle a précisé, au cours de l'instruction, que SNCF Voyageurs a fourni des listes de documents communiqués par les constructeurs, lesquelles ont été intégrées dans les annexes informatives

du dossier de consultation des entreprises (DCE), mais qu'il lui est impossible, sur la base de ces listes, d'identifier les documents qui n'ont pas été transmis. En conséquence, elle estime qu'il appartient à SNCF Voyageurs « *de justifier, au besoin par une attestation sur l'honneur, qu'elle a transmis à la Région toute la documentation que les constructeurs doivent fournir pour non seulement assurer l'égalité de traitement entre les candidats au stade de la passation des contrats de concession mais aussi sécuriser le transfert du matériel roulant lorsqu'il est en question* ».

41. SNCF Voyageurs indique que la Région est bien en possession de l'ensemble des plans de détail relatifs aux séries XGC et TER2N NG. Elle affirme ne pas être en mesure de transmettre tous les plans de détail du Regio 2N, ces documents ne lui ayant pas encore été transmis par le constructeur [...]. Ces documents devraient, en outre, faire l'objet de la validation préalable nécessaire par le centre d'ingénierie du matériel (CIM) de SNCF Voyageurs, avant d'être transmis à la Région.
42. La Région souligne que « *SNCF Voyageurs [...] [retarde] la communication de données pourtant nécessaire à l'élaboration des offres* ». S'agissant de la nécessité de validation des informations reçues du constructeur par le centre d'ingénierie du matériel (CIM) de SNCF Voyageurs avancée par cette dernière, la Région estime que cette validation ne constitue pas un obstacle à la communication des plans de détail des Regio 2N et que la documentation pourrait lui être transmise « *assortie d'une mention 'sous toutes réserves' de la validation par le centre d'ingénierie du matériel* ».
43. Au terme de l'instruction, SNCF Voyageurs a indiqué avoir « *décidé de remettre à la Région tous les documents [concernant les Regio 2N] même s'ils n'ont pas encore été validés par le CIM* ».
44. À titre liminaire, l'Autorité constate que la Région utilise indistinctement le terme de « *plan de définition* » et de « *plan de détail* ». Ces notions renvoient à la notion, traditionnellement utilisée en dessin industriel, de « *dessin de définition* » et de « *plan d'ensemble* », qui représentent, de manière détaillée, une pièce et ses caractéristiques (dimensions), ainsi que l'élément constitué par l'ensemble de ces pièces.
45. La communication des dessins de définition et plans d'ensemble est indispensable pour permettre à la Région de disposer d'une vision précise des éléments constitutifs des matériels roulants utilisés pour l'exécution du service public et, ainsi, d'en assurer la maintenance, en transmettant, le cas échéant, ces informations à un tiers qu'elle choisira pour la réaliser. À ce titre, les dessins de définition font partie de la « *documentation devant être fournie par le constructeur* » et doivent être transmis aux autorités organisatrices en application du décret n° 2019-851 susvisé.
46. En l'espèce, l'Autorité relève que les documents communiqués par les parties au cours de l'instruction sont constitués, d'une part, d'une liste des plans confidentiels répertoriant les documents transmis et, d'autre part, des dessins de définition et des plans d'ensemble relatifs aux séries de matériels XGC et TER2N NG, sans qu'il soit possible d'apprécier le caractère exhaustif de la transmission de ces documents.
47. En outre, il résulte de l'analyse des fichiers transmis que leur compréhension et leur utilisation est particulièrement complexe. En effet :
 - L'arborescence des documents transmis ne procède à aucun classement des documents par système ou sous-système ;
 - Les documents sont classés chacun dans un répertoire spécifique, sans que la dénomination de ce répertoire ne soit reprise dans la liste des plans confidentiels mentionnée au point précédent ;

- La liste des plans confidentiels ne permet pas toujours d'identifier les pièces auxquels les dessins mentionnés correspondent³. De même, des dénominations identiques peuvent renvoyer à des dessins distincts, sans qu'il soit possible d'en comprendre les différences⁴ ;
- Certains fichiers sont illisibles⁵.

48. Enfin, concernant le matériel Regio 2N, l'Autorité n'a pas été en mesure, sur la base des éléments transmis par les parties, de s'assurer de la transmission effective et complète des dessins de définition et des plans d'ensemble relatifs à ce type de matériel. L'analyse des fichiers disponibles montre que les dessins d'ensemble sont souvent manquants et que le fichier répertoire « *MR_SUD_B3_Liste des plans Confidentiels R2N* » comporte des erreurs ou approximations⁶.
49. Il en résulte que l'Autorité n'a pas été mise en mesure de s'assurer, sur la base des éléments transmis par les parties, non seulement de l'exhaustivité des dessins de définition et des plans d'ensemble transmis à la Région, mais également, compte tenu des lacunes des documents communiqués par SNCF Voyageurs, de leur caractère exploitable par l'AOT.
50. Dans ces conditions, il y a lieu, afin de régler le différend, d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région l'intégralité des dessins de définition et des plans d'ensemble afférents aux matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC. Il appartiendra à SNCF Voyageurs d'attester sur l'honneur du caractère complet et exploitable de ces documents par la Région.

- **Plans d'essais**

51. La Région sollicite la communication des plans d'essais constitués de la liste des essais à effectuer sur les rames et leurs équipements pour attester de leur conformité aux spécifications et exigences applicables.
52. Au cours de l'instruction, SNCF Voyageurs a indiqué avoir déjà communiqué à la Région les éléments relatifs aux essais d'homologation pour les TER 2N NG et les XGC. Les fichiers relatifs au Regio 2N ont été transmis à la Région sans avoir été validés au préalable par le CIM et leur usage restera de la seule responsabilité de la Région.
53. L'Autorité relève, en premier lieu, que la Région demande la communication des plans d'essais utilisés pour homologuer les matériels roulants. Il convient de rappeler, sur ce point, que tout matériel roulant fait nécessairement l'objet, pour être utilisé, d'une homologation délivrée par les autorités compétentes, notamment sur la base des plans d'essais. Dans la mesure où les matériels roulants utilisés pour le TER PACA sont en principe homologués pour pouvoir circuler, la communication de l'ensemble des plans d'essais des matériels roulants n'apparaît pas pertinente. En outre, et malgré les demandes de l'Autorité en ce sens au cours de l'instruction, la Région n'a apporté aucune précision à sa demande de justification de l'utilité des documents demandés.
54. En second lieu, il résulte des éléments du dossier que SNCF Voyageurs a communiqué à la Région les plans d'essais utilisés pour valider la conformité des pièces constituant le matériel roulant, sans qu'il soit possible de s'assurer de l'exhaustivité et de la qualité de l'ensemble des

³ Pour exemple le fichier MR_SUD_B3_Liste des plans Confidentiels XGC, indique aux lignes 6 et 7 le titre du dessin est « D » ou « G » sans autre élément pour identifier les pièces auxquelles les dessins mentionnés correspondent.

⁴ Pour exemple, le fichier « 2.5.0_200207_MR_SUD_B3_Liste des plans Confidentiels TER2NNG » indique 3 titres identiques « barre anti-roulis (55) » sans qu'il soit possible d'en saisir les différences.

⁵ Par exemple, la mire du document « Confidentiel_2_104030629.tif » n'est pas lisible, ce qui rend ce document graphiquement non conforme.

⁶ 

documents transmis. En l'absence d'observations de la Région sur le contenu des documents communiqués et compte tenu de l'imprécision de sa demande sur ce point, l'Autorité estime que ces informations, qui permettront à l'AOT de disposer d'une connaissance plus fine des différentes pièces du matériel roulant, sont suffisantes. Il s'ensuit que la demande de la Région doit être rejetée.

- **Manuels de maintenance (en plus du plan de maintenance actualisé)**

55. S'agissant de la demande de la Région visant à obtenir la communication des « manuels de maintenance en plus du plan de maintenance actualisé », SNCF Voyageurs a indiqué, au cours de l'instruction, qu'elle « *n'utilise pas ce terme, ne sait pas à quoi il renvoie et que cette terminologie ne figure pas dans le décret n° 2019-851* ».
56. L'Autorité rappelle qu'un manuel de maintenance est un document opérationnel contenant les modes opératoires et les procédures permettant de réaliser une opération d'entretien et de maintenance sur un véhicule donné. S'il n'est pas visé à l'annexe 1 du décret n° 2019-851, ce document fait partie intégrante des informations relatives à l'organisation et à l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports en ce qu'il est indispensable pour permettre à l'entreprise ferroviaire exploitant un matériel roulant d'en assurer la maintenance grâce aux modes opératoires, aux instructions et aux procédures qui y figurent. De plus, les manuels de maintenance permettent aux opérateurs de réaliser des tâches de maintenance dans le respect des procédures définies par l'entité en charge de l'entretien, ces procédures pouvant porter, en particulier, sur le lieu des opérations, le nombre d'opérateurs, la méthodologie d'emploi d'outils spécifiques, la localisation des éléments sur la rame ou encore les processus de changement et de vérification d'éléments.
57. La transmission de cette information paraît d'autant plus nécessaire que l'article 5, paragraphe 3, du règlement d'exécution 2019/779 précise que « *toutes les parties intervenant dans le processus d'entretien, telles que les entreprises ferroviaires, les gestionnaires de l'infrastructure, les détenteurs, les entités chargées de l'entretien, ainsi que les fabricants de véhicules, de sous-systèmes ou de composants, se transmettent les informations pertinentes concernant l'entretien conformément aux critères énumérés aux points I.7 et I.8 de l'annexe II* ». Parmi les informations opérationnelles devant être transmises, figurent notamment les « *informations techniques à fournir aux entreprises ferroviaires, gestionnaires de l'infrastructure et détenteurs concernant les instructions d'entretien* » (point 7.4, i) du I de l'annexe II du règlement d'exécution).
58. En l'espèce, il résulte des éléments du dossier que SNCF Voyageurs a transmis à la Région des manuels relatifs à l'utilisation, au réglage ou à la maintenance des systèmes embarqués. Si ces documents font partie des informations devant être fournies à la Région au titre de la maintenance du matériel roulant, ils ne répondent pas à la demande de la Région qui ne dispose pas des informations techniques permettant de réaliser les opérations d'entretien et de maintenance sur le matériel roulant.
59. Il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région les manuels de maintenance comprenant les instructions d'entretien pour les Regio 2N, TER2N NG et XGC.

b. Plans de maintenance « effectivement appliqués » par SNCF Voyageurs

60. La Région sollicite la transmission des plans de maintenance effectivement appliqués par SNCF Voyageurs, conformément aux dispositions du décret n° 2019-851 qui prévoit que soit fournie « *la documentation d'entretien dans les conditions fixées par le règlement d'exécution 2019/779 du 16 mai 2019, notamment l'annexe II - II § 7) e) « traçabilité de toutes*

les versions successives du dossier d'entretien ». Elle précise que « sans ces informations, il ne sera pas possible d'estimer avec précision le coût de la maintenance, d'où un risque accru devant être pris en compte et des coûts de maintenance de révision plus élevés. [La Région ne sera] pas non plus en mesure d'évaluer les améliorations possibles qui peuvent être réalisées ni d'estimer correctement les aptitudes et compétences requises pour effectuer la maintenance ».

61. SNCF Voyageurs soutient que la « *documentation d'entretien* » visée par le règlement d'exécution 2019/779 du 16 mai 2019 est distincte des plans de maintenance demandés par la Région. Elle correspond au « *dossier d'entretien* » visé au e) du point 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/779, et dont le contenu, défini aux paragraphes 4 et 5 du II de l'annexe II du même règlement, comprend la documentation devant être fournie par le constructeur, complétée des évolutions consécutives à des événements sécuritaires. Dans ce cadre, SNCF Voyageurs estime avoir répondu à la demande de la Région en transmettant à celle-ci la documentation qu'elle a reçue des constructeurs, y compris la trame de maintenance préconisée par le constructeur, complétée par les ordres de modification prescrits et appliqués par SNCF Voyageurs liés à des événements sécuritaires. Elle précise que les plans de maintenance propres à SNCF Voyageurs adaptés à partir de la trame communiquée par le constructeur ne sont, en revanche, jamais mentionnés dans le décret n° 2019-851 et n'ont pas à être communiqués à la Région.
62. L'Autorité rappelle, comme elle l'avait souligné dans son avis n° 2019-037 susvisé, le caractère incontournable de la communication aux AOT de l'exhaustivité des données relatives à la maintenance des matériels roulants. L'absence de communication de données actualisées relatives à l'application du processus de maintenance est en effet susceptible de compromettre l'exécution des services de transport et de poser de graves problèmes de sécurité.
63. Ainsi, l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 prévoit que doivent être transmises, s'agissant de l'historique de la maintenance, pour chaque matériel roulant dont l'autorité organisatrice est propriétaire ou dont la propriété est susceptible d'être transférée à l'autorité organisatrice, « *la documentation d'entretien dans les conditions fixées par le règlement d'exécution 2019/779 du 16 mai 2019 établissant des dispositions détaillées concernant un système de certification des entités chargées de l'entretien des véhicules conformément à la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant le règlement n° 445/2011, notamment au paragraphe 7 du II son annexe II* ».
64. S'agissant de la documentation d'entretien, le paragraphe 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution 2019/779 précité dispose que « *lors de l'application du processus de documentation à la fonction de développement de l'entretien, il faut au moins garantir la traçabilité des éléments suivants :*
 - a) *la documentation relative au développement, à l'évaluation, à la validation et à l'approbation d'un remplacement dans le cadre de l'entretien ;*
 - b) *la configuration des véhicules, y compris, mais pas uniquement, les composants essentiels pour la sécurité et les modifications des logiciels à bord ;*
 - c) *les registres de l'entretien exécuté ;*
 - d) *les résultats d'études sur les retours d'expérience ;*
 - e) *toutes les versions successives du dossier d'entretien, y compris l'évaluation des risques ;*
 - f) *les rapports sur les compétences et les contrôles en matière d'exécution de l'entretien et de gestion de l'entretien de la flotte ;*

g) les informations techniques d'appui à fournir aux détenteurs, entreprises ferroviaires et gestionnaires de l'infrastructure. »

65. En application de ces dispositions, la Région est fondée à obtenir la documentation d'entretien telle que définie au point précédent.
66. En ce qui concerne la maille temporelle à laquelle ces informations doivent être communiquées, l'Autorité rappelle que le paragraphe 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/779 vise, tout particulièrement, « *toutes les versions successives du dossier d'entretien* ». Il résulte de ces dispositions que l'historique de la maintenance doit être communiqué, par exception aux dispositions de l'article 2 du décret n° 2019-851, depuis la première mise en service des matériels roulants, et ce, afin de se conformer aux conditions du paragraphe 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/779 précité. Cette exigence fondamentale se justifie parfaitement, en pratique, dans la mesure où l'incomplétude des données relatives à l'historique de la maintenance pourrait poser de graves problèmes, tant pour la continuité du service public que pour l'exploitation en toute sécurité des matériels roulants. Dans ce contexte, la communication d'un dossier d'entretien dont l'ancienneté ne remonterait pas à la mise en service du matériel roulant serait dépourvue d'intérêt et d'efficacité pour la Région et pourrait soulever de graves problèmes de sécurité et de fiabilité commerciale dans l'exploitation du matériel, et comme cela a pu être observé dans des pays européens qui ont déjà opéré l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire conventionnés de voyageurs, conduire à l'arrêt temporaire de l'exploitation des services de transport concernés.
67. En l'espèce, il résulte des éléments du dossier que les versions successives des dossiers d'entretien, pourtant visées dans le paragraphe 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/779, n'ont pas été fournies, SNCF Voyageurs n'ayant communiqué que les plans de maintenance fournis par le constructeur, au demeurant de manière incomplète pour certaines séries (manquent, par exemple, les références des pièces constructeur à changer pour les séries XGC et TERNG). Ainsi, et contrairement à ce qu'indique SNCF Voyageurs, la communication de la documentation devant être fournie par le constructeur, incluant la trame de maintenance préconisée par le constructeur et les ordres de modification prescrits et appliqués par SNCF Voyageurs liés à des événements sécuritaires, ne correspond pas à l'ensemble des éléments devant être transmis au titre de la documentation d'entretien dans les conditions fixées par le paragraphe 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/779, objet de la demande de la Région.
68. L'absence de communication de données actualisées relatives à l'application du processus de maintenance étant susceptible de compromettre sérieusement l'exécution des services de transport et de poser de graves problèmes de sécurité, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région l'intégralité des données visées au paragraphe 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/779 pour les matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC exploités pour le TER PACA. Ces données devront être communiquées depuis la première mise en service des matériels roulants.

c. Pièces de rechange

69. La Région demande la communication des plans et références des pièces de rechange.
70. L'Autorité estime que les documents demandés par la Région, qui figurent dans la sous-catégorie « Pièces de rechange » de l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851, doivent être regardés, de manière irréfragable, comme relevant de l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports et font donc partie des informations devant être

transmises à l'AOT compétente par les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en application de cet article.

71. En l'espèce, si SNCF Voyageurs indique avoir communiqué à la Région l'ensemble de la documentation reçue des constructeurs pour chacune des séries de matériels roulants, SNCF Voyageurs n'a pas communiqué les plans des pièces de rechange établis par le constructeur et modifiés à la suite de l'exploitation du matériel, et a communiqué de manière incomplète les références des pièces de rechange.
72. S'agissant des plans des pièces de rechange, le fichier fourni au cours de l'instruction ne mentionne que la référence des plans et non les plans eux-mêmes. SNCF Voyageurs a, de plus, transmis une liste des plans des pièces de rechange, alors qu'une telle liste n'était pas demandée par la Région. En outre, cette liste est incomplète, car elle ne comprend pas les matériels XGC et TER2N NG.
73. S'agissant des références des pièces de rechange, il résulte des documents transmis par les parties que SNCF Voyageurs a communiqué la référence des pièces de rechange pour le matériel Regio 2N seulement.
74. Au regard de ces éléments, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région les plans et les références des pièces de rechange pour les matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC.

d. Manuels de conduite et guides de dépannage

75. La Région demande la communication des « manuels de conduite » et des « guides de dépannage ».
76. SNCF Voyageurs soutient qu'elle n'est pas tenue de communiquer ces documents dans la mesure où ils ne sont pas mentionnés dans le décret n° 2019-851 et que « ces documents sont nécessaires pour l'exploitation du [matériel roulant], non pour l'organisation de la procédure de passation des contrats de service public ». Elle indique toutefois que « certains guides de dépannage et manuels de conduite ont vocation à être transférés à la Région avec les matériels roulants lorsque cette dernière exprimera sa demande en application du V de l'article 21 de la loi du 27 juin 2018 ».
77. L'Autorité rappelle que, contrairement à ce que soutient SNCF Voyageurs, l'article L. 2121-19 du code des transports ne conditionne pas la transmission d'informations aux AOT au caractère nécessaire de ces informations pour l'exploitation des matériels roulants ou pour l'organisation d'une procédure de passation des contrats de service public. Doivent être communiquées aux AOT qui en font la demande toutes les informations relatives à l'organisation ou à l'exécution des services publics et aux missions faisant l'objet du contrat de service public.
78. Les manuels de conduite demandés par la Région relèvent de l'organisation et de l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code de transports. Ces documents décrivent les gestes et les opérations qu'un conducteur doit mettre en œuvre pour un matériel roulant donné. En effet, la mise en action opérationnelle d'un matériel roulant ne peut se faire qu'après la mise en œuvre de vérifications liées à la sécurité et au bon état fonctionnel dudit matériel. Ces opérations sont multiples et sont mises à jour en fonction des retours d'expérience auxquels procède toute entreprise ferroviaire. De plus, les manuels de conduite reprennent des conditions d'utilisations éventuellement spécifiques à chaque série/sous-série de matériels qui peuvent être liées aux conditions de traction, de freinage ou de conduite de ce matériel. Enfin, les vérifications contenues dans les manuels de conduite sont considérées comme relevant de la

maintenance de niveau 1 et font partie, en ce sens, des éléments liés à la maintenance des véhicules.

79. De même, les guides de dépannage, qui permettent à un conducteur, en cas de panne, de remédier au problème ou de mettre en place un mode dégradé permettant au train, soit de poursuivre sa mission, soit de dégager le réseau afin de libérer la capacité, relèvent également de l'organisation et de l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code de transports. Ils font partie de l'activité de maintenance d'un véhicule dans la mesure où ils permettent le dépannage et l'intervention sur certains éléments des systèmes de traction ou de sécurité du train. Il est primordial que chaque conducteur puisse se référer à un guide de dépannage afin d'opérer en toute sécurité des interventions sur le matériel en cas d'aléa.
80. En l'espèce, il ne ressort pas des éléments communiqués par les parties au cours de l'instruction que ces informations ont été communiquées à la Région.
81. Afin de régler le différend, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région l'ensemble des manuels de conduite et les guides de dépannage des matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC.

e. Fiabilité du matériel roulant

82. La Région demande la communication des données relatives à la fiabilité du matériel roulant en se fondant directement sur les dispositions de l'annexe 1 du décret n° 2019-851. Elle indique avoir besoin d'informations complémentaires sur la fiabilité et la disponibilité du service du parc de matériel roulant et précise que les documents transmis par SNCF Voyageurs sont incomplets et que « *les données ne sont pas fournies ou sont agrégées à un niveau si élevé qu'il n'est pas possible de déterminer la nature du risque pour la performance du service ou la valeur du risque à prendre en compte pour faire des investissements d'amélioration de la performance* ».
83. En particulier, la Région reproche à SNCF Voyageurs d'avoir fourni le nombre de pannes en les classant en quatre catégories allant de A à D sans avoir fourni d'explications. Elle soutient en outre que les données sont incomplètes et que l'analyse des principales causes de panne est « *extrêmement sommaire* ».
84. SNCF Voyageurs estime avoir répondu à la demande de la Région et indique que les données transmises sont celles prévues par le décret n° 2019-851 (fiabilité, principales causes de panne).
85. L'Autorité rappelle qu'au titre des données relatives à la « *fiabilité du matériel roulant* » mentionnées à l'annexe 1 du décret n° 2019-851, sont visées « *le taux d'incident avec qualification du niveau d'incident et type de panne organe touché (par fonction)* » et les « *éléments d'analyse des principales causes de panne* ». Ces données, indispensables pour permettre à la Région de disposer d'une vision claire de l'état et des performances du matériel roulant affecté à l'exécution de la convention, doivent lui être communiquées et être déclinées, pour chaque matériel roulant utilisé, à la maille de la série et de la sous-série.
86. En l'espèce, il résulte des éléments du dossier que SNCF Voyageurs a transmis, pour chaque série de matériels roulants, pour les exercices 2017 à 2019, des informations sur le taux de fiabilité de chaque série de matériels roulants (taux d'événements à l'origine d'un retard de plus de 5 minutes ou d'une suppression lors de l'exploitation), le nombre d'incidents par famille de pannes et par année ainsi qu'un classement des principales causes de pannes à l'origine des suppressions de train.
87. Les éléments transmis sont insuffisants pour répondre à la demande de la Région. En effet, le découpage à la maille de la série ne permet pas d'identifier les fragilités éventuelles et les

incidents sur les sous-séries des matériels, ni à la maille unitaire de chaque matériel. Or, l'intérêt des données relatives au taux d'incident consiste à permettre à la Région de vérifier si une série de matériels est plus sujette aux pannes de certains équipements ou organes. Cet exercice doit être décliné pour chaque sous-série et s'effectuer pour chaque matériel de manière unitaire afin que l'information soit pertinente et utile pour la Région.

88. De même, les familles de pannes définies par SNCF Voyageurs couvrent un champ trop large et trop peu spécifique. Le niveau de granularité de ces familles de pannes ne permet pas d'identifier clairement quel équipement ou organe est réellement impacté.
89. Enfin, les informations transmises par SNCF Voyageurs ne contiennent aucune analyse réelle des principales causes de pannes, de sorte qu'il n'est pas possible, pour la Région, de comprendre les modifications apportées et les retours d'expérience associés.
90. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime nécessaire d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer, pour les matériels roulants Régio 2N, TER2N NG et XGC utilisés par le TER PACA, les éléments relatifs à la fiabilité du matériel roulant mentionnés à l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 susvisé.

2.2.2. Différend relatif à la maille des informations transmises

91. SNCF Voyageurs a communiqué, au cours de l'instruction, un inventaire des sites de maintenance et de remisage, des équipements sur ces installations ainsi que des données relatives à l'utilisation des voies sur les différents sites.
92. La Région n'a émis aucune observation sur le contenu des documents transmis mais demande leur déclinaison au périmètre des lots.
93. L'Autorité rappelle que, conformément à l'annexe 1 du décret n° 2019-851 susvisé, la description des sites de maintenance relève de l'organisation et de l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports. Il appartient donc à l'exploitant de communiquer à l'AOT, pour chacun des sites, les données suivantes : localisation, plan des installations, plan des accès ferroviaires et routiers, nombre et longueurs des voies, gestionnaire actuel du site, propriétaire actuel du terrain (domanialité) et statut, et, pour chacune des voies : liste des équipements, des outillages et des prestations réalisées, mutualisation des emprises et des équipements et pourcentage d'utilisation par le titulaire du contrat de service public.
94. Toutefois, s'agissant de données relatives aux caractéristiques techniques des sites de maintenance et de remisage, installations faisant, en outre, l'objet d'une mutualisation entre différents services, il n'apparaît pas proportionné d'exiger ces informations sur le périmètre des lots définis par la Région. La communication de ces données pour chaque installation de maintenance ou de remisage dont SNCF Voyageurs est l'exploitant sur le périmètre de la convention TER apparaît, faute de précisions supplémentaires de la Région sur le contenu des documents déjà transmis par SNCF Voyageurs, suffisante pour lui garantir une information utile et à jour. Il s'ensuit que la demande de la Région doit être rejetée.

2.3. Données relatives au « cadre financier et quantitatif »

2.3.1. Liste des accidents et dommages subis

95. La Région demande la communication « *d'une liste des accidents et des dommages subis par les rames en 2017, 2018 et 2019* » comprenant « *une description de l'incident, le lieu où il s'est*

produit, la classe du parc de matériel roulant, les pièces à remplacer et tout autre travail entrepris, y compris la main-d'œuvre, les matériaux et le coût total de ces réparations ».

96. L'Autorité relève que l'annexe 1 du décret n° 2019-851 susvisé prévoit la communication, au titre de la « *fiabilité du matériel* », du « *taux d'incident avec qualification du niveau d'incident et type de panne organe touché (par fonction)* » et « *des éléments d'analyse des principales causes de pannes* ». Si les informations sollicitées par la Région excèdent, par leur degré de précision, celles prévues par l'annexe 1 du décret précité, elles sont toutefois relatives à l'exécution du service et sont à ce titre communicables sur le fondement de l'article L. 2121-19 du code des transports.
97. En l'espèce, SNCF Voyageurs a fait valoir, au cours de l'instruction, que les données demandées avaient été transmises à la Région le 23 septembre 2020. L'Autorité n'a pas été destinataire de ces documents. Néanmoins, il doit être relevé que la Région n'a pas porté à sa connaissance des difficultés tenant à leur complétude ou à leur qualité. Il y a donc lieu de considérer que la demande de la Région est devenue sans objet.

2.3.2. Coûts de location et dépenses d'exploitation

98. La Région sollicite la communication des « *montants de loyer et autres coûts annuels pour les installations (locaux dans les gares) utilisés par les conducteurs et accompagnateurs pour 2017, 2018 et 2019* », qui recouvrent les coûts annuels de location à SNCF Gares & Connexions des salles de prise de service et de pause des conducteurs et des contrôleurs.
99. L'Autorité considère que si l'information demandée n'est pas mentionnée à l'annexe 1 du décret n° 2019-851 susvisé, elle entre toutefois dans le champ des données susceptibles d'être sollicitées au titre de l'article L. 2121-19 du code des transports en ce qu'elle concerne les conditions d'exécution du service.
100. En l'espèce, la demande de la Région porte sur les données pour « *tout le réseau* ». À la lumière de cette précision, il peut être légitimement considéré que la demande de la Région a pour maille géographique la convention TER.
101. Dans ces conditions, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de transmettre à la Région les montants des loyers et autres coûts annuels pour les locaux dans les gares utilisés par les conducteurs et accompagnateurs pour 2017, 2018 et 2019 à l'échelle de la convention TER.

2.4. Données relatives aux ressources humaines

102. La Région indique qu'un différend persiste sur l'exhaustivité et le périmètre des données relatives au personnel affecté à l'exécution du service et à la masse salariale correspondante.

2.4.1. Rappel des objectifs de la transmission de données sur le personnel concourant à l'organisation et à l'exécution du service public

103. La communication de données relatives aux ressources humaines poursuit un triple objectif. Il s'agit non seulement de permettre aux autorités organisatrices de transport d'appréhender l'organisation du service qu'elles souhaitent mettre en concurrence (a) mais également de leur permettre d'exercer un contrôle sur le nombre d'emplois en « équivalents temps plein » (ci-après « ETP ») affectés à l'exécution des services qui devront être transférés au nouvel exploitant (b).

En outre, les candidats à la procédure d'appel d'offres devront, afin de pouvoir définir une offre pertinente, disposer d'informations suffisantes sur la masse salariale (c).

a. Garantir aux AOT une bonne compréhension des ressources humaines affectées à l'organisation et à l'exécution du service

104. La bonne compréhension par l'AOT de l'organisation d'un service de transport ferroviaire de voyageurs conventionné, s'agissant tout particulièrement du nombre et de la qualification des ETP affectés aux services qu'elle souhaite mettre en concurrence (chaque lot constituant un service) ainsi que des coûts correspondants, apparaît incontournable pour l'élaboration de la procédure de mise en concurrence de lots de la convention de service public de transport de voyageurs. En outre, eu égard à la nature des activités exercées dans le cadre de l'exploitation d'un service de transport ferroviaire de voyageurs, il est nécessaire, du point de vue de l'AOT, de disposer d'une connaissance précise des impacts des règles de sécurité sur l'organisation du personnel, notamment en termes d'habilitations et de formations.
105. À cet égard, l'annexe 1 du décret n° 2019-851 susvisé prévoit plusieurs catégories d'informations pouvant faire l'objet d'une transmission, à savoir l'organisation (comprenant l'organigramme de l'opérateur), la masse salariale (comprenant l'effectif par catégorie d'emplois – nombre d'équivalents temps plein et jours de services – et le coût moyen par catégorie d'emplois), l'ancienneté (comprenant l'ancienneté moyenne par catégorie d'emplois), les qualifications (comprenant les qualifications par catégorie d'emplois) et les habilitations de sécurité (comprenant le nombre de personnels concernés par catégorie d'emplois).
106. En application de l'article L. 2121-19 du code des transports, l'AOT est néanmoins libre de solliciter la communication de toute autre information se rapportant à l'organisation et à l'exécution du service, dès lors que celle-ci n'est pas manifestement disproportionnée au regard de l'objectif poursuivi.

b. Permettre aux AOT de vérifier les chiffrages établis par SNCF Voyageurs quant au nombre d'ETP devant être transférés

107. La communication d'informations relatives aux ressources humaines vise également à mettre les AOT en mesure d'exercer le pouvoir de contrôle qu'elles tiennent de l'article L. 2121-22 du code des transports quant à la détermination du nombre d'ETP qui devront être transférés au nouvel exploitant.
108. En effet, l'article L. 2121-20 du code des transports pose le principe du transfert des contrats de travail des salariés affectés aux services transférés. Il indique ainsi que « *lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport ferroviaire de voyageurs ou sur des activités participant à sa réalisation, les contrats de travail en cours depuis au moins six mois à la date de notification de l'attribution du contrat de service public, des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur, dans les conditions définies aux articles L. 2121-21 à L. 2121-24. Le cas échéant, il en est de même des contrats de travail des salariés du cédant défini à l'article L. 2121-21 assurant des activités de gestion ou d'exploitation des gares de voyageurs à l'occasion de leur intégration dans le périmètre des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs* ».
109. Au cas d'espèce et ainsi qu'il a été précédemment rappelé, la détermination du nombre d'ETP transférables a fait l'objet d'une procédure de règlement de différend entre les parties devant

l'Autorité, au terme de laquelle cette dernière a fixé pour chacun des deux lots et pour les catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242 le nombre d'ETP devant être transférés.

c. Garantir aux candidats à la procédure d'appel d'offres une information suffisante sur la masse salariale

110. Les enjeux attachés à l'ouverture à la concurrence des lignes de transport public régional de voyageurs exigent que les candidats disposent, lors de l'élaboration de leurs offres, d'informations précises sur la masse salariale, en particulier son coût. Ces informations constituent un élément essentiel du contrat et leur communication est fondamentale pour corriger l'asymétrie d'information susceptible d'exister entre l'attributaire sortant et les candidats à l'attribution du marché⁷.

2.4.2. Précision méthodologique concernant le détournage des informations au périmètre des lots

111. La Région sollicite la communication d'un certain nombre de données relatives à la masse salariale détournées à la maille des lots, afin de pouvoir transmettre aux opérateurs candidats, dès la phase de préparation des offres, des informations sur les ressources humaines détournées à l'échelle de chaque futur contrat.
112. SNCF Voyageurs fait valoir qu'à ce stade de la procédure, seule la communication de données relatives au personnel susceptible d'être transféré serait possible et que la communication de données individualisées est prématurée. En effet, en application de l'article 5 du décret n° 2019-696 du 2 juillet 2019 susvisé, la liste des salariés à transférer doit être établie au plus tard douze mois avant le changement effectif d'attributaire, lequel devrait intervenir en décembre 2024 pour le lot 2 et en juillet 2025 pour le lot 1. Par ailleurs, en ce qui concerne les données relatives au personnel susceptible d'être transféré, SNCF Voyageurs indique que le i) du 2° de l'article 5 du décret n° 2019-851 « se borne à prévoir expressément, au titre des « informations relatives au personnel susceptible d'être transféré », la communication (...) « du nombre de salariés concernés, par catégorie d'emploi » et que l'annexe I du décret n° 2019-851 définit de façon limitative les données communicables au titre des ressources humaines.
113. La Région indique ne pas demander « d'informations sur les salariés effectivement transférés mais sur les salariés actuellement affectés aux services concernés ou à tout le moins à la date de publication de l'avis de pré-information » et dénonce le fait que SNCF Voyageurs refuse de transmettre les informations sur le personnel affecté à plus de 50 % au service. Elle considère à cet égard qu'il reviendrait à SNCF Voyageurs de « s'organiser (en termes de ressources humaines et technologiques) à cette fin ». En outre, au cours de l'instruction, la Région a précisé demander, pour de nombreuses données relatives à la masse salariale et sollicitées à la maille des lots, que ces dernières soient communiquées en prenant comme assiette le personnel affecté à 50 % ou plus au service. Ainsi qu'il est indiqué aux points 119 et suivants de la présente décision, la Région a également demandé que SNCF Voyageurs complète la production n° 25 en indiquant, pour chaque salarié intervenant sur le périmètre de la convention TER, s'il est affecté à plus ou moins de 50 % au service transféré, donc à chacun des lots.
114. Comme indiqué au point 110, il revient à l'Autorité de s'assurer que les candidats à une procédure de mise en concurrence disposent d'informations suffisantes concernant la masse salariale.
115. Il résulte des dispositions du décret n° 2019-696 susvisé qu'avant l'issue du processus de désignation des salariés affectés au service transféré, seul le nombre d'ETP transférables est

⁷ CE, 11 avril 2012, *Chambre de commerce et d'industrie de Bastia et de la Haute Corse*, req. n° 355183 ; 19 janvier 2011, *Société technique d'environnement et propreté*, req. n° 340773 ; 13 mars 1998, *Transport Galiero*, req. n° 165238.

connu, de sorte qu'il n'est matériellement pas possible d'établir avec précision le coût ou les caractéristiques de la masse salariale afférente. Seule une donnée approchante calculée sur la base des agents affectés aux lots transférés à la date de publication de l'avis de pré-information pourrait être établie. Néanmoins, la communication de données pour l'ensemble du personnel actuellement affecté au service aboutirait à des résultats dépourvus de caractère opérationnel, dans la mesure où elles prendraient en considération des agents avec un taux d'affectation au service très variable.

116. Au cas d'espèce, il résulte de l'instruction que la Région a entendu prendre en compte, dans la formulation de ses demandes, les modalités du processus de désignation des salariés prévues par le décret n° 2019-696 précité. En effet, celui-ci fixe comme premier critère le taux d'affectation des salariés au service transféré en établissant une distinction entre ceux affectés à 50 % ou plus au service et ceux affectés à moins de 50 % au service, les autres critères (ancienneté dans le poste, éloignement du domicile par rapport au lieu principal d'affectation, charges de famille ou handicap) n'influant que de façon plus marginale sur la désignation des salariés devant être transférés. Ainsi, les salariés affectés à 50 % ou plus au service ont une plus forte probabilité d'être désignés pour être transférés au nouvel exploitant.
117. Au regard de ces éléments et des écritures de la Région, l'Autorité estime que la demande tendant à se voir communiquer certaines informations à la maille des lots doit être lue comme concernant les effectifs affectés à 50 % ou plus au service transféré. Si ces informations ne pourront donner à la Région et aux candidats une vision exacte des coûts afférents au personnel qui sera effectivement transféré tant que la liste des salariés prévue à l'article 5 du décret n° 2019-696 ne sera pas établie, elles constituent toutefois des données approchantes pertinentes.
118. En outre, les informations portant sur les salariés affectés à 50 % ou plus au service transféré devront être communiquées à la date de l'avis de pré-information. En effet, cette date de référence apparaît comme étant la seule à même d'assurer une cohérence quant aux données transmises, dans la mesure où les effectifs transférables ont été déterminés par l'Autorité dans sa décision n° 2020-019 du 28 février 2020 sur la base des effectifs affectés au service à cette date, conformément à l'article L. 2121-22 du code des transports.

2.4.3. Sur la demande de la Région tendant à ce que SNCF Voyageurs complète la production n° 25

119. La Région demande que « *SNCF Voyageurs complète le tableau objet de la production n° 25, tel que transmis par la Région, en indiquant pour chaque agent s'il est affecté à plus ou moins de 50 % à chaque lot à la date de l'avis de pré-information* ». La Région a également indiqué qu'à « *titre subsidiaire, la Région et les soumissionnaires à l'attribution des concessions [étaient] intéressés de connaître les quotes-parts d'affectation des personnels à moins de 50 %* ». La Région justifie notamment cette demande par la nécessité, pour les candidats, de pouvoir anticiper les coûts relatifs à la rupture des contrats de travail des salariés affectés à plus de 50 % au service transféré et qui refuseraient leur transfert, conformément au III l'article L.2121-24 du code des transports.
120. SNCF Voyageurs conteste la pertinence de ces informations, dans la mesure où les coûts de rupture des contrats de travail seront assumés par la Région en application du projet de contrat. Par ailleurs, SNCF Voyageurs conteste l'utilité de ces informations pour les candidats, tant que la liste des salariés affectés au service transféré n'est pas établie.
121. L'Autorité considère que la répartition des agents intervenant sur le périmètre de la convention TER selon qu'ils sont affectés à chaque lot à 50 % ou plus ou à moins de 50 % constitue une donnée relative à l'organisation du service et doit à ce titre être communiquée sur le fondement de l'article L. 2121-19 du code des transports, car elle permet à la Région de disposer

d'informations concernant la masse salariale qui sera transférée, s'agissant notamment de l'âge, de l'ancienneté, du type de contrat, collègue et de l'intitulé de poste des agents concernés.

122. En l'espèce, la production n° 25, dont la Région demande qu'elle soit complétée en indiquant pour chaque salarié si son taux d'affectation à chaque lot est supérieur ou égal à 50 % ou inférieur à 50 %, est un tableur Excel consistant en une liste anonymisée de l'ensemble des agents intervenant sur le périmètre de la convention TER. Pour chaque agent sont indiqués la catégorie dont il relève au sens du décret n° 2018-1242, son âge, son ancienneté, le collègue (exécution, maîtrise ou cadre) et l'unité opérationnelle dont il relève, son type de contrat (CDD, CDI, etc.) et l'effectif disponible qu'il représente⁸. Ces informations pourraient utilement être transmises pour le personnel affecté à 50 % ou plus au service, conformément à la méthodologie détaillée par l'Autorité aux points 117 et 118 de la présente décision. Il y a lieu de souligner les limites attachées à la qualité de cette information, dans la mesure où le pourcentage d'affectation doit, conformément à l'article L. 2121-24 du code des transports précité et de l'article 4 du décret n° 2019-696, être apprécié sur les douze derniers mois précédant la notification du changement d'attributaire, laquelle ne doit intervenir, selon les indications de la Région, qu'en octobre 2021. L'information demandée n'apparaît cependant pas dénuée de toute consistance dans une approche nécessairement globalisante et approximative à ce stade.
123. Dans ces conditions, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de compléter le tableau objet de la production n° 25 en indiquant, pour chaque salarié, si son taux d'affectation à chaque lot est supérieur ou égal à 50 % ou inférieur à 50 % à la date de publication de l'avis de pré-information.
124. En revanche, en ce qui concerne la demande de la Région tendant à obtenir la quote-part d'affectation du personnel affecté à moins de 50 % au service, cette demande apparaît disproportionnée eu égard à l'objectif tendant à ce que les candidats disposent de données approchantes relatives au personnel susceptible d'être transféré. La demande de la Région doit donc être rejetée sur ce point.

2.4.4. Différend relatif à l'exhaustivité des informations transmises (demandes formées au titre de la production n° 24-1 de la Région)

a. Répartition des ETP transférables par missions

125. La Région sollicite la communication de la « répartition des ETP transférables par missions » et non uniquement par catégorie d'emplois, à l'échelle de la convention TER et à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service transféré.
126. SNCF Voyageurs a transmis la répartition des ETP sur le périmètre de la région PACA pour les catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242 ainsi que par « métier » à la date de février 2019. SNCF Voyageurs fait valoir qu'elle s'est conformée à la répartition prévue au décret n° 2019-851 qui prévoit la communication de la répartition des effectifs transférables par catégorie d'emplois.
127. En ce qui concerne les effectifs transférables, l'Autorité a, dans sa décision n° 2020-019 du 28 février 2020 susvisée, fixé leur nombre par catégorie d'emplois, conformément aux dispositions du décret n° 2018-1242 précité. En outre, l'annexe 1 du décret n° 2019-851 prévoit la communication, en ce qui concerne les ressources humaines, de données « par catégorie d'emplois » et non par mission. Toutefois, la répartition des ETP transférables par mission est liée à l'organisation et à l'exécution du service et entre, en conséquence, dans le champ des

⁸ Certains agents pouvant ne pas travailler ou être disponibles pour l'exécution de leurs missions à temps plein.

informations susceptibles d'être demandées en application de l'article L. 2121-19 du code des transports.

128. La Région ne précise pas la maille temporelle de sa demande. Néanmoins, dans la mesure où sa demande porte sur les effectifs « transférables », il convient de se référer à la date de publication de l'avis de pré-information, qui constitue la date de référence pour déterminer leur nombre, ainsi que l'Autorité l'a déjà indiqué dans sa décision n° 2020-019.
129. L'Autorité relève toutefois qu'en application de l'injonction prononcée au point 123 de la présente décision, la Région disposera de la répartition des effectifs affectés à 50 % ou plus à chacun des deux lots à la date de publication de l'avis de pré-information par intitulé de poste. En outre, et conformément à l'injonction prononcée au point 154, elle disposera de l'ensemble des fiches de poste par catégorie d'emplois du personnel de la convention TER. Ces informations devraient lui permettre de reconstituer une répartition des effectifs susceptibles d'être transférés par mission. Dans ces conditions, il y a lieu de considérer qu'il a déjà été répondu à la demande de la Région par la présente décision.
130. En ce qui concerne la demande de la Région tendant à ce que ces informations lui soient communiquées à l'échelle de l'ensemble des personnels TER, l'Autorité estime qu'elle n'a pas de consistance pour des données relatives au personnel transférable qui sont nécessairement détournées à la maille des lots. Il y a donc lieu de rejeter la demande de la Région sur ce point.

b. Présentation des données des effectifs transférables

131. La Région demande que le niveau de détail de la présentation des données relatives aux effectifs transférables, qui n'est pas le même en fonction des trois groupements d'emplois prévus par le décret n° 2018-1242, soit harmonisé. Elle indique que la liste des ETP transférables est détaillée pour les 23 catégories d'emplois, la liste des rémunérations de référence pour 20 catégories d'emplois et la liste des anciennetés seulement pour 7 catégories d'emplois regroupées.
132. SNCF Voyageurs s'était engagée à transmettre « *les données relatives aux anciennetés et aux rémunérations ventilées suivant les catégories reprises dans la décision de l'ART (23 catégories)* » avant le 30 septembre 2020. Elle a indiqué avoir transmis l'ensemble des éléments à la date prévue. L'Autorité n'a pas été destinataire de ces documents. Néanmoins, la Région n'ayant pas porté à sa connaissance des difficultés tenant à leur complétude ou à leur qualité, il y a lieu de considérer que la demande de la Région est devenue sans objet.

c. Taux de départ actuel et historique du personnel susceptible d'être transféré au concessionnaire ventilé par (i) intitulé de poste, (ii) catégorie de poste et (iii) établissement, unités de production et unités opérationnelles

133. La Région sollicite la communication du taux de départ actuel et historique du personnel susceptible d'être transféré au concessionnaire, ventilé par (i) intitulé du poste, (ii) catégorie de poste et (iii) établissement, unités de production et unités opérationnelles. Ces informations sont demandées à l'échelle de l'ensemble des personnels TER et du personnel affecté à 50 % ou plus au service. La Région précise à cet égard que si cette information n'était pas fournie, les soumissionnaires devraient faire une hypothèse sur les taux de départ, ce qui aurait un impact sur le prix de l'offre et la capacité de fournir des solutions à la Région.
134. SNCF Voyageurs indique avoir transmis les données relatives aux départs de l'entreprise (retraite, démission, licenciement, décès, etc.) pour les années 2017 à 2019 par catégorie d'emplois le 30 septembre 2020 à la maille de l'ensemble du TER PACA et qu'il appartiendra à

chaque candidat de faire des hypothèses de départ, les historiques communiqués n'étant pas opposables à SNCF Voyageurs et ne pouvant constituer une référence.

135. En ce qui concerne la sollicitation de la Région tendant à obtenir communication de l'ensemble des données demandées à l'échelle de l'ensemble des personnels de la convention TER, l'Autorité estime qu'elle est dépourvue de consistance, les informations relatives au personnel susceptible d'être transféré étant nécessairement détournées à la maille des lots. Il s'ensuit que la demande de la Région doit être rejetée.
136. En ce qui concerne la sollicitation de la Région tendant à se voir transmettre les informations demandées à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service, l'Autorité constate que ces données ne relèvent pas de celles dont la communication est prévue à l'annexe 1 du décret n° 2019-851. Néanmoins, elles relèvent directement de l'organisation du service au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports en ce qu'elles permettent à la Région d'appréhender l'évolution, sur les exercices antérieurs et actuels, du personnel affecté à l'exécution de la convention de service public. Par ailleurs, l'Autorité estime que la communication de ces données à la maille des lots est nécessaire pour que les candidats puissent disposer, dans l'attente de l'élaboration de la liste du personnel à transférer, d'une vision la plus précise possible, lors du dépôt de leur offre, de la masse salariale qui sera effectivement transférée au concessionnaire désigné.
137. Il y a toutefois lieu de relever que la demande de la Région porte sur le taux de départ « *historique et actuel* » sans précision sur la maille temporelle. Dans la mesure où les effectifs transférables ont été déterminés, dans la décision n° 2020-019 susvisée, sur la base des effectifs affectés au service à la date de publication de l'avis de pré-information conformément à l'article L. 2121-22 du code des transports, soit en février 2019, l'Autorité considère que la communication d'un taux de départ ne peut avoir de sens qu'à partir de cette date.
138. Dans ces conditions, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région le taux annuel de départ du personnel affecté à 50 % ou plus à chaque lot à la date de publication de l'avis de pré-information, entre la date de publication de cet avis et celle de la présente décision ventilé (i) par catégorie d'emplois, (ii) par « *établissement, unités de production et unités opérationnelles* » et (iii) par intitulé de poste.

d. Ancienneté actuelle de l'effectif de SNCF Voyageurs ventilé par (i) intitulé de poste, (ii) catégorie de poste, (iii) nombre de salariés par établissements, unités de production et unités opérationnelles

139. La Région sollicite la communication de l'ancienneté actuelle de l'effectif de SNCF Voyageurs, ventilé par (i) intitulé de poste, (ii) catégorie de poste et (iii) établissements, unités de production et unités opérationnelles. Elle indique que ces informations sont nécessaires pour que les candidats puissent prendre en compte dans leur offre le taux de départ à la retraite, susceptible d'impacter le prix de l'offre et la capacité à fournir le service. En outre, la Région fait valoir que ces informations relatives à l'ancienneté étant facilement accessibles à SNCF Voyageurs, elles lui permettraient de planifier et de chiffrer son offre avec plus de précision que les autres candidats.
140. SNCF Voyageurs indique avoir transmis, pour chaque catégorie d'emplois prévue par le décret n° 2018-1242, l'ancienneté moyenne par tranche d'âge de cinq années, en plus du poids de chaque tranche d'âge, observée sur le TER PACA à la date de l'avis de pré-information, et précise qu'il ne serait pas possible de disposer de données détournées sur la base des effectifs qui seront *in fine* transférés, leur liste n'étant à ce jour pas établie.

141. L'Autorité rappelle que les données relatives à l'ancienneté des effectifs constituent des informations essentielles pour permettre à toute autorité organisatrice de transport d'appréhender de manière pertinente la structure, le volume et l'évolution de la masse salariale nécessaire à l'organisation et à l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports et doivent être communiquées à la Région, non seulement par catégorie d'emplois, comme le prévoit l'annexe 1 du décret n° 2019-851 susvisé, mais aussi par intitulé de poste et par établissements, unités de production et unités opérationnelles.
142. En l'espèce, si la Région ne précise pas expressément la maille géographique de sa demande, il peut raisonnablement être considéré qu'elle concerne les lots, dans la mesure où la Région dispose de ces informations à la maille de la convention TER dans la production n° 25 qu'elle a elle-même produite au cours de l'instruction. Conformément à la méthodologie décrite aux points 117 et 118, il y a lieu de retenir comme assiette l'ensemble des agents affectés à 50 % ou plus au service transféré.
143. L'Autorité estime que, dès lors que la production n° 25 aura été complétée par SNCF Voyageurs en mentionnant les agents affectés à 50 % ou plus à chaque lot, conformément au point 123 de la présente décision, la Région sera en mesure de reconstituer l'ancienneté moyenne actuelle de ces agents, ventilée par (i) intitulé de poste, (ii) catégorie de poste et (iii) établissements, unités de production et unités opérationnelles. La demande de la Région est donc prise en compte par la présente décision.

e. Organigramme enrichi

144. La Région sollicite la communication d'informations relatives à l'organisation de SNCF Voyageurs, à savoir (i) la structure des établissements, unités de production et unités opérationnelles, (ii) les fonctions exercées et (iii) le nombre de salariés par établissements, unités de production et unités opérationnelles, à l'échelle de l'ensemble des personnels TER mais aussi du personnel affecté à 50 % ou plus au service.
145. L'Autorité constate que la communication par SNCF Voyageurs de son organigramme, indispensable pour permettre à la Région d'appréhender au mieux l'organisation du service TER et son évolution, est prévue à l'annexe 1 du décret n° 2019-851.
146. En ce qui concerne la demande de la Région à la maille de l'ensemble des personnels TER, l'Autorité constate que, comme le souligne SNCF Voyageurs, les documents transmis comprennent l'ensemble des informations sollicitées par la Région, à savoir la structure des départements (établissements, unités de production et unités opérationnelles), les fonctions exercées par les agents et le nombre de salariés par fonction / site. La Région disposant des informations sollicitées, sa demande portant sur la communication de ces informations à la maille de la convention TER doit donc être rejetée.
147. S'agissant de la demande de la Région tendant à se voir communiquer ces informations à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service, un doute subsiste sur la maille temporelle de la demande. Néanmoins, et par cohérence, il peut légitimement être considéré que la demande porte sur la date de publication de l'avis de pré-information, dans la mesure où il s'agit de la date de référence concernant le taux d'affectation des agents devant être pris en compte pour déterminer le nombre de salariés transférables par lot.
148. L'Autorité estime que l'injonction, faite à SNCF Voyageurs au point 123 de la présente décision, de compléter la production n° 25 permettra à la Région de disposer d'un fichier détaillant, pour chaque agent affecté à 50 % ou plus au service transféré, son établissement, unité de production ou unité opérationnelle de rattachement ainsi que son intitulé de poste à la date de publication

de l'avis de pré-information. La demande de la Région est donc déjà prise en compte par la présente décision.

f. Détails sur les effectifs transférables

• **Détail des « rôles » du personnel transféré**

149. Dans sa décision n° 2020-019 du 28 février 2020, l'Autorité a fixé le nombre d'ETP qui seront transférés par groupements et catégories d'emplois prévus par le décret n° 2018-1242. La Région sollicite la liste des intitulés des postes pour chaque groupement d'emplois ainsi qu'une brève description des postes et des responsabilités correspondant à chaque rôle à l'échelle de l'ensemble des personnels TER et demande également la transmission de ces informations à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service.
150. SNCF Voyageurs fait valoir que ce ne sont pas des postes qui seront transférés mais des personnels, et que ces derniers ne sont pas encore désignés.
151. Indispensables pour permettre à la Région d'appréhender l'organisation du service, les intitulés de poste et la description des différents emplois relevant des trois groupements prévus par le décret n° 2018-1242 constituent une information relative aux conditions d'exécution du service qui doit être communiquée à l'AOT en application de l'article L. 2121-19 du code des transports.
152. En ce qui concerne le détail des intitulés de postes relevant des différentes catégories d'emplois, l'Autorité relève que la Région dispose de cette information à l'échelle de l'ensemble du personnel TER puisqu'elle a elle-même produit, au cours de l'instruction, un document contenant ces informations (Production n° 25). Concernant la demande de la Région visant à obtenir ces données ventilées selon que le personnel est affecté à plus ou moins de 50 % au service, cette demande a été prise en compte par l'injonction formulée au point 123 de la présente décision.
153. En ce qui concerne la description des différents emplois, cette information figure dans les fiches de poste dont SNCF Voyageurs dispose et qui retracent l'ensemble des missions dont un agent a la charge en fonction de l'intitulé de son poste. Si la Région ne précise pas la maille temporelle de sa demande, il apparaît cohérent de retenir la date de publication de l'avis de pré-information dans la mesure où la demande se rapporte aux effectifs transférables dont le nombre a été déterminé sur la base des taux d'affectation des agents à cette date. Une fois le tableau de la production n° 25 complété par SNCF Voyageurs conformément à l'injonction prononcée au point 123, la Région connaîtra, pour chaque intitulé de poste, les agents affectés à 50 % ou plus au service et pourra se référer aux fiches de poste correspondantes pour connaître la description de ces emplois.
154. Il y a donc lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région l'ensemble des fiches de poste en vigueur à la date de publication de l'avis de pré-information pour tous les métiers relevant des catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242 et représentés sur les lots 1 et 2.
155. En revanche, en ce qui concerne la demande de la Région tendant à obtenir ces informations à l'échelle de la convention TER, celle-ci n'a pas de consistance pour une demande portant sur les effectifs transférables, qui implique nécessairement un détournement à la maille des lots. Par conséquent, il y a lieu de rejeter la demande de la Région sur ce point.

- **Ratios hommes-femmes et nombre de salariés handicapés**

156. La Région demande communication du ratio hommes/femmes actuel de SNCF Voyageurs dans la Région, ainsi que le nombre de salariés handicapés par catégorie de postes et par fonction, à l'échelle de l'ensemble des personnels du TER PACA et du personnel affecté à 50 % ou plus au service. Elle justifie sa demande par le fait que les soumissionnaires sont tenus de fixer des objectifs de responsabilité sociale et environnementale concernant l'égalité des sexes et l'emploi des travailleurs handicapés.
157. L'Autorité estime que si les informations demandées ne figurent pas expressément dans l'annexe 1 du décret n° 2019-851 susvisé, elles concernent néanmoins les ressources humaines affectées à l'organisation et à l'exécution du service et doivent à ce titre être communiquées à la Région en application de l'article L. 2121-19 du code des transports.
158. En l'espèce, SNCF Voyageurs indique avoir transmis ces informations le 30 septembre 2020 à la maille du TER PACA et à la date de l'avis de pré-information. L'Autorité n'a pas été destinataire de ces documents. La Région n'ayant pas porté à sa connaissance des difficultés tenant à leur complétude ou à leur qualité, il y a lieu de considérer que sa demande est devenue sans objet.
159. En ce qui concerne la demande de la Région tendant à se voir communiquer ces informations à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service, si la Région ne précise pas la maille temporelle de sa demande, il apparaît cohérent de retenir la date de publication de l'avis de pré-information, dans la mesure où la demande se rattache aux effectifs transférables, dont le nombre a été déterminé, sur la base des taux d'affectation des agents à cette date. Si la Région ne définit pas la notion de « fonction », celle-ci doit raisonnablement pouvoir être interprétée comme renvoyant aux intitulés d'emplois du personnel. Il convient donc d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région le ratio hommes / femmes et le nombre de salariés handicapés à l'échelle du personnel affecté à 50% ou plus au service, par catégorie de postes et par intitulé d'emploi.

- **Nombre de conducteurs de chaque dépôt et nombre d'encadrants des conducteurs de la manœuvre et de lignes locales**

160. La Région sollicite la communication du nombre de conducteurs de chaque dépôt (Cannes et Nice) et le nombre d'encadrants des conducteurs de la manœuvre et de lignes locales, à l'échelle de l'ensemble des personnels TER mais aussi les informations à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service.
161. SNCF Voyageurs indique avoir déjà transmis les informations relatives au nombre global de conducteurs sur l'ensemble du TER PACA et considère que l'organisation détaillée par dépôt relève du choix de chaque exploitant.
162. L'Autorité relève que le nombre de conducteurs par dépôt, de responsables de la commande et de la manœuvre ne sont pas des informations figurant à l'annexe 1 du décret n° 2019-851 mais sont directement liées à l'organisation du service de sorte que leur communication peut être demandée par la Région sur le fondement de l'article L. 2121-19 du code des transports. Si la Région ne précise pas la maille temporelle de sa demande, il apparaît cohérent de retenir la date de publication de l'avis de pré-information, dans la mesure où la demande se rattache, pour partie, aux effectifs transférables, dont le nombre a été déterminé sur la base des taux d'affectation des agents à cette date.
163. En l'espèce, en ce qui concerne la demande de la Région de se voir communiquer le nombre de conducteurs de chaque dépôt (Cannes et Nice) à l'échelle de la convention TER, il convient de

relever que la production n° 25 transmise par la Région mentionne l'ensemble des conducteurs affectés au dépôt de Nice. La Région dispose donc de l'information demandée. Néanmoins, le dépôt de Cannes n'étant pas mentionné dans cette production, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de transmettre à la Région le nombre de conducteurs affectés au dépôt de Cannes, à la date de publication de l'avis de pré-information.

164. S'agissant de la demande de la Région de se voir communiquer le nombre de conducteurs de chaque dépôt (Cannes et Nice) à l'échelle du personnel affecté à plus de 50 % aux lots 1 et 2, il s'agit d'une donnée de nature à permettre aux candidats d'avoir une vision la plus précise possible lors du dépôt de leur offre de l'organisation de la masse salariale qui leur sera transférée. Conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transféré), ces informations devraient être communiquées pour les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot.
165. En ce qui concerne le dépôt de Nice, la Région disposera de l'information demandée dès lors que le tableau objet de la production n° 25 aura été complété par SNCF Voyageurs en application de l'injonction formulée au point 123 de la présente décision, cette demande a donc déjà été prise en compte par la présente décision. Il y a donc lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région le nombre de conducteurs affectés à 50 % ou plus aux lots 1 et 2 et affectés au dépôt de Cannes.
166. En ce qui concerne la demande de la Région tendant à obtenir le nombre d'encadrants des conducteurs de la manœuvre et de lignes locales à l'échelle de la convention TER, il convient de relever que la Région dispose de cette information dans la production n° 25 qu'elle a produite et qui permet d'identifier ces agents (catégorie 1ab « conduite encadrement direct » et « assistant responsable d'équipe traction »). Il s'ensuit que sa demande est sans objet.
167. En ce qui concerne cette demande à l'échelle du personnel affecté à plus de 50 % aux lots 1 et 2, la Région disposera de l'information sollicitée, une fois le tableau de la production n° 25 complété par SNCF Voyageurs en application de l'injonction prononcée au point 123 de la présente décision. La demande de la Région a donc déjà été prise en compte par la présente décision.

- **Détail des connaissances de lignes et de modes de tractions**

168. La Région sollicite la communication du détail des connaissances de lignes et de modes de traction des conducteurs à l'échelle de l'ensemble des personnels TER mais aussi les informations à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service.
169. SNCF Voyageurs indique avoir transmis ces informations à la maille de la convention TER mais non à l'échelle du personnel affecté à 50 % ou plus au service, la liste du personnel à transférer n'étant pas encore établie.
170. L'Autorité estime que le détail des connaissances des lignes et des modes de traction par conducteur ne figure pas à l'annexe 1 du décret n° 2019-851 mais qu'il est directement lié à l'organisation et l'exécution du service. Il s'agit donc d'une information communicable à la Région en application de l'article L. 2121-19 du code des transports. En outre, la communication de cette donnée est de nature à permettre aux candidats d'avoir une vision la plus précise possible des caractéristiques des agents composant la masse salariale qui leur sera transférée lors du dépôt de leur offre.

171. En l'espèce, SNCF Voyageurs indique avoir transmis ces informations à la maille de la convention TER. L'Autorité n'a pas été destinataire de ces documents. Néanmoins, les services observent que la Région n'a pas porté à sa connaissance de difficultés tenant à leur complétude ou à leur qualité. La demande de la Région est donc devenue sans objet.
172. En ce qui concerne la demande de la Région relative au taux de connaissance des lignes et des modes de traction à l'échelle du personnel affecté à plus de 50 % aux lots 1 et 2, si la Région ne précise pas la maille temporelle de sa demande, il apparaît cohérent de retenir la date de publication de l'avis de pré-information, dans la mesure où la demande se rattache, pour partie, aux effectifs transférables, dont le nombre a été déterminé sur la base des taux d'affectation des agents à cette date. Conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transféré), ces informations devraient être communiquées pour les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot. Il y a donc lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de transmettre à la Région le taux de connaissance des lignes et des modes de traction calculé sur la base du personnel affecté à 50 % ou plus aux lots 1 et 2 à la date de publication de l'avis de pré-information.
- **Informations complémentaires pour les personnels relevant des catégories « ventes aux guichets », « escale et services en gare » et « escale prestations techniques »**
173. La Région sollicite la communication des roulements par site et du nombre d'ETP par site affectés à 50 % ou plus au service transféré pour les personnels des catégories « *vente aux guichets* », « *escale et services en gare* » et « *escale prestations techniques* » pour les lots 1 et 2.
174. L'Autorité relève que si l'annexe 1 du décret n° 2019-851 mentionne le nombre d'ETP par catégorie d'emplois, elle ne le prévoit pas par site (gare). Il n'en demeure pas moins que la communication du nombre d'ETP par site, comme les roulements du personnel par site, garantira à la Région une meilleure compréhension de l'organisation du service quant aux ressources humaines, notamment en ce qui concerne le nombre d'ETP affectés aux services qu'elle souhaite mettre en concurrence et les coûts correspondants. Ces informations sont donc liées aux conditions d'exécution du service public et doivent être communiquées sur le fondement de l'article L. 2121-19 du code des transports.
175. Si la Région ne précise pas la maille temporelle de sa demande, il apparaît cohérent de retenir la date de publication de l'avis de pré-information, dans la mesure où la demande se rattache, pour partie, aux effectifs transférables, dont le nombre a été déterminé sur la base des taux d'affectation des agents à cette date.
176. En l'espèce, SNCF Voyageurs a communiqué à la Région, pour chaque lot, le nombre d'ETP transférables par site pour les personnels de la catégorie « *vente aux guichets* », « *escale et services en gare* » et « *escale prestations techniques* ». Ce nombre a néanmoins été déterminé sur la base des hypothèses qui avaient été retenues par SNCF Voyageurs pour déterminer le nombre d'ETP transférables et qui, comme l'a indiqué l'Autorité dans sa décision n° 2020-019 susvisée, n'étaient pas conformes à la méthodologie prévue par le décret n° 2018-1242.
177. Dans ces conditions, et conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transférés), ces informations devraient être communiquées pour les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot. Ainsi, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région, pour chaque gare des lots 1 et 2, le nombre d'ETP

affectés à 50 % ou plus au service relevant des catégories « *vente aux guichets* », « *escale et services en gare* » et « *escale prestations techniques* » à la date de publication de l'avis de pré-information.

178. S'agissant des roulements par site, SNCF Voyageurs refuse de les communiquer au motif qu'ils relèvent de l'organisation de l'exploitant ferroviaire. Toutefois, ces roulements reflètent l'organisation et le fonctionnement actuels du service. En ce sens, les roulements du personnel sur le site doivent être communiqués sur le fondement de l'article L. 2121-19 du code des transports. Il y a donc lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de transmettre à la Région les roulements par site sur les lots 1 et 2 pour les trois catégories d'emplois demandées.

g. Effectifs effectuant des prestations pour le compte de SNCF Gares & Connexions

179. La Région sollicite la communication des effectifs effectuant des prestations pour le compte de SNCF Gares & Connexions. En se fondant sur la décision n° 2020-019 susvisée, elle précise « [qu']il s'agit notamment des services d'accueil, d'information et d'orientation des voyageurs et du public concernant les horaires et l'accès aux trains ». Elle indique demander (i) la description de ces postes, (ii) les roulements par site et (iii) le nombre d'ETP par site de travail pour ces rôles. Au cours de l'instruction, la Région a indiqué solliciter ces informations à la maille des lots 1 et 2.
180. En ce qui concerne le nombre d'ETP transférables par site de travail, l'Autorité a, dans sa décision n° 2020-019, contesté le caractère automatique du transfert de ces emplois, en l'absence de conclusion de la convention prévue à l'article L. 2121-17-4 du code des transports. Toutefois, afin que la Région puisse préparer en toute connaissance de cause l'organisation future des services soumis à la procédure d'attribution concurrentielle, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région, à la maille de chaque gare, le nombre d'ETP effectuant des missions pour le compte de SNCF Gares & Connexions, susceptibles d'être transférés aux titulaires des lots 1 et 2, ce nombre étant déterminé conformément à la méthodologie prévue par le décret n° 2018-1242 et à la date de publication de l'avis de pré-information.
181. S'agissant de la description des missions et des roulements par site des agents effectuant des prestations pour le compte de SNCF Gares & Connexions, l'Autorité estime que ces informations sont relatives à l'organisation et au fonctionnement actuels du service. En ce sens, elles doivent être communiquées sur le fondement de l'article L. 2121-19 du code des transports.
182. La Région ne précise pas la maille temporelle de sa demande. Par cohérence avec la majeure partie des informations transmises par SNCF Voyageurs ou faisant l'objet d'injonctions, la date de publication de l'avis de pré-information apparaît la mieux à même d'assurer la cohérence temporelle des informations reçues par la Région. Il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de transmettre à la Région les roulements par site du personnel effectuant des prestations pour le compte de SNCF Gares & Connexions ainsi que la description de leurs missions, à la date de publication de l'avis de pré-information.

2.4.5. Sur le différend relatif à la maille des informations transmises (demandes formées en vertu de la production n° 24-2 de la Région)

183. Dans le cadre de sa production n° 24-2, la Région sollicite la communication à la maille des lots d'informations déjà transmises par SNCF Voyageurs mais à une maille différente.

a. Demandes complémentaires par rapport aux documents qui lui ont été transmis par SNCF Voyageurs concernant les effectifs par catégorie d'emplois

184. La Région sollicite le détournage à la maille des lots des documents suivants transmis par SNCF Voyageurs à la maille nationale ou régionale :

- le nombre d'ETP assermentés par catégorie d'emplois prévue par le décret n° 2018-1242 ;
- l'accord collectif sur le temps de travail du 14 juin 2016 ;
- les dispositions complémentaires à l'accord d'entreprise sur l'organisation du temps de travail du 14 juin 2016 ;
- les usages applicables ;
- les montants facturés par TER à SNCF Gares & Connexions pour la réalisation des prestations de base des gares des lots 1 et 2 sur les exercices 2017, 2018 et 2019 ;
- le descriptif des missions du personnel relevant des groupements 1, 2 et 3 au sens du décret n° 2019-696.

(i) Sur le nombre d'ETP assermentés par catégorie d'emplois

185. Le nombre d'ETP assermentés par catégorie d'emplois constitue une donnée relative à l'organisation et à l'exécution du service, dont la communication peut par conséquent être sollicitée par la Région en application de l'article L. 2121-19 du code des transports. En outre, la communication de cette donnée à la maille des lots et à la date de l'avis de pré-information permettra à la Région de mettre à la disposition des candidats des éléments précis sur les caractéristiques du personnel composant la masse salariale qui pourrait leur être transférée. Conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transférés), l'Autorité estime que ces informations devraient être communiquées pour les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot.

186. Dans ces conditions, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région le nombre d'agents assermentés pour chaque catégorie d'emplois prévue par le décret n° 2018-1242 parmi les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot à la date de publication de l'avis de pré-information.

(ii) Sur les accords collectifs

187. La Région sollicite la communication, à la maille des lots, de l'accord collectif sur le temps de travail du 14 juin 2016 et des dispositions complémentaires résultant du RH00677.

188. L'Autorité estime que les référentiels internes à SNCF Voyageurs, qui sont des éléments structurants de l'organisation du service, notamment en ce qui concerne le temps de travail, sont

susceptibles d'entrer dans le champ des informations dont la Région peut demander la communication en application de l'article L. 2121-19 du code des transports.

189. Néanmoins, l'Autorité relève que ces documents, qui sont établis au niveau national, n'ont pas de consistance à la maille des lots. La demande de la Région ne peut, par suite, qu'être rejetée.

(iii) Sur les usages applicables

190. La Région sollicite la communication des usages appliqués par SNCF Voyageurs sur les lots concernés.

191. L'Autorité relève tout d'abord que le document auquel fait référence la Région pour en exiger le détournement à la maille des lots ne lui a pas été transmis. Il résulte cependant de l'instruction que SNCF Voyageurs a communiqué les usages applicables aux agents intervenant sur le périmètre de la convention TER (pour les trains et activités de traction). Ce document précise, pour chaque usage, les catégories d'agents en bénéficiant. Or, il apparaît que ces usages s'appliquent indépendamment des lignes auxquelles les salariés sont affectés, sauf quelques particularités qui sont mentionnées dans les documents transmis. Dans ces conditions, il y a lieu de rejeter la demande de la Région.

(iv) Sur les montants facturés par TER à SNCF Gares & Connexions

192. La Région sollicite la communication, à la maille des lots, des montants facturés par TER à SNCF Gares & Connexions pour l'exécution des prestations de base.

193. L'Autorité estime que les informations relatives aux montants facturés par TER à SNCF Gares & Connexions constituent une donnée relative à l'exécution du service susceptible de faire l'objet d'une demande au titre de l'article L. 2121-19 du code des transports.

194. En l'espèce, il résulte de l'instruction que SNCF Voyageurs a communiqué les montants facturés pour chaque gare des lots 1 et 2 pour les exercices 2017, 2018 et à la date d'octobre 2019. Pour les gares communes aux deux lots, SNCF Voyageurs indique que la donnée n'est pas « détournable » à la maille des lots, sauf à prévoir une règle d'allocation *a priori* comme elle l'avait fait pour l'affectation des ETP en gare.

195. En outre, SNCF Voyageurs a précisé que la maille la plus fine disponible concernant les montants facturés par TER à SNCF Gares & Connexions est constituée de la prestation élémentaire à produire, à savoir l'« *information voyageur, assistance aux PMR, gestion du centre opérationnel d'escale, réalisation des tours en gare, gestion des consignes et objets trouvés, ouverture et fermeture des gares* ». Néanmoins, ces données n'apparaissent pas de nature à permettre à la Région d'effectuer un rapprochement avec les montants facturés à SNCF Gares & Connexions à l'échelle des lots. La Région n'en a d'ailleurs pas sollicité la communication au cours de l'instruction.

196. Dans ces conditions, l'Autorité considère que les informations déjà transmises par SNCF Voyageurs à la maille de chaque gare constituent une donnée approchante satisfaisante des informations attendues par la Région.

(v) Sur le descriptif des missions du personnel relevant des groupements 1, 2 et 3

197. La Région sollicite la communication du descriptif des missions du personnel relevant des groupements 1, 2 et 3 au sens du décret n° 2018-1242 à la maille des lots, à savoir (i) les emplois concourant directement à la production du service transféré, (ii) les emplois relevant de

spécialités techniques concourant indirectement à la production du service transféré et (iii) les emplois concourant indirectement aux activités du service transféré.

198. L'Autorité relève que le descriptif des missions exercées par les agents par catégorie d'emplois n'a pas vocation à varier en fonction des lignes sur lesquelles ils interviennent. En outre, il a déjà été enjoint à SNCF Voyageurs, au point 154 de la présente décision, de communiquer à la Région les fiches de poste pour tous les métiers relevant des catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242 et applicables sur les lots 1 et 2, qui constituent des descriptifs demandés par la Région des missions exercées par le personnel relevant de chaque groupement d'emplois. Dans ces conditions, il y a lieu de considérer qu'il a déjà été fait droit à la demande de la Région.

b. Demandes complémentaires concernant les informations transmises par SNCF Voyageurs au titre du coût moyen par catégorie d'emplois

199. Au titre du coût moyen par catégorie d'emplois, SNCF Voyageurs a transmis à la Région un document, communiqué par la Région à l'Autorité, présentant, à l'échelle de la convention TER, la rémunération brute moyenne de septembre 2018 à août 2019 pour chaque catégorie d'emplois prévue par le décret n° 2018-1242 et indiquant également le taux de charges patronales pour le personnel relevant du régime spécial, les contractuels non-cadres et les contractuels cadres. La Région demande que ces données lui soient transmises à la maille des lots.
200. Le coût moyen par catégorie d'emplois est une information figurant à l'annexe 1 du décret n° 2019-851 qui doit donc être regardée, de manière irréfragable, comme relevant de l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports. Outre qu'elles permettent à la Région de comprendre les conditions financières de l'exécution du service, ces informations sont utiles aux candidats pour établir l'offre la plus robuste possible.
201. Conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transférés), ces informations devraient être communiquées en prenant en compte les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot.
202. Dans ces conditions, l'Autorité estime qu'il y a lieu de faire droit à la demande de la Région et d'enjoindre à SNCF Voyageurs de lui communiquer, pour chaque lot, le coût moyen pour chacune des catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242, en prenant en compte le personnel affecté à 50 % ou plus à ces services à la date de publication de l'avis de pré-information.

c. Demandes complémentaires relatives aux données transmises par SNCF Voyageurs au titre de l'ancienneté du personnel

203. La Région sollicite la communication à la maille des lots de quatre documents, transmis par SNCF Voyageurs concernant l'ancienneté du personnel.

(i) En ce qui concerne la pyramide des âges et l'ancienneté

204. SNCF Voyageurs a transmis à la Région un document précisant, pour chaque catégorie d'emplois du décret n° 2018-1242, le nombre de salariés appartenant à une tranche d'âge, ainsi que l'ancienneté moyenne par tranche d'âge (en mois et en années). Ces données sont transmises à l'échelle du bassin Côte d'Azur et du bassin Provence-Alpes. Par ailleurs, SNCF Voyageurs a transmis à la Région un document présentant, pour chaque catégorie d'emplois du

décret n° 2018-1242, et en distinguant les bassins Provence-Alpes et Côte d'Azur, une pyramide des âges, par tranche d'âge en 2019.

205. L'Autorité considère que l'âge et l'ancienneté constituent des informations essentielles pour permettre à une AOT d'appréhender la dynamique de la structure et du volume de la masse salariale nécessaire à l'organisation et à l'exécution du service public. Ces informations entrent donc dans le champ de l'article L. 2121-19 du code des transports et doivent en conséquence être communiquées à la Région. L'Autorité observe au demeurant que l'ancienneté moyenne par catégorie d'emplois relève des informations prévues à l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851.
206. En ce qui concerne la demande de la Région visant à obtenir ces informations à la maille des lots, l'Autorité considère qu'il s'agit d'éléments dont les candidats devraient disposer pour établir l'offre la plus robuste possible. Néanmoins, et conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transférés), ces informations devraient être communiquées pour les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot.
207. La production n° 25 de la Région, qui a fait l'objet d'une injonction à SNCF Voyageurs au point 123 de la présente décision, comporte l'âge et l'ancienneté de chaque agent de la convention TER en précisant la catégorie d'emplois à laquelle il appartient. Dès lors que celle-ci aura été complétée par SNCF Voyageurs en mentionnant les agents affectés à 50 % ou plus à chaque lot, la Région sera en mesure de reconstituer l'âge et l'ancienneté moyennes de ces agents par catégorie d'emplois. Il s'ensuit que la demande de la Région a déjà été prise en compte dans la présente décision.

(ii) En ce qui concerne les ETP par collègue

208. SNCF Voyageurs a transmis un tableau indiquant, à l'échelle de la convention TER, et pour chaque catégorie d'emplois prévue par le décret n° 2018-1242, le nombre d'ETP relevant de chaque collègue (cadres, maîtrise, exécution) à la date de février 2019.
209. L'Autorité relève que le collègue dont relèvent les agents est une information essentielle pour permettre à toute autorité organisatrice de transport d'appréhender la structure et le volume de la masse salariale nécessaire à l'organisation et à l'exécution du service public. Ces informations entrent donc dans le champ de l'article L. 2121-19 du code des transports.
210. En outre, ces données devraient faire l'objet d'une communication à la maille de chaque lot, en particulier pour permettre à la Région de mettre à la disposition des candidats à la procédure d'appel d'offres une information suffisamment précise. Conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transférés), ces informations devraient être communiquées pour les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot.
211. Enfin, la production n° 25 de la Région indique le collègue et la catégorie d'emplois dont relève chaque agent de la convention TER. Dès lors que celle-ci aura été complétée par SNCF Voyageurs en mentionnant les agents affectés à 50 % ou plus à chaque lot conformément à l'injonction mentionnée au point 123 de la présente décision, la Région sera en mesure de reconstituer, pour ces agents, le nombre d'ETP par collègue pour chaque catégorie d'emplois. La demande de la Région a donc déjà été prise en compte dans la présente décision.

(iii) En ce qui concerne le fichier de base de l'ensemble des ETP

212. L'Autorité relève que SNCF Voyageurs a transmis un fichier détaillant l'ensemble des effectifs de la convention TER par groupements et catégories d'emplois prévus par le décret n° 2018-1242. La communication de cette donnée à la maille des lots sur la base des effectifs affectés à 50 % ou plus au service transféré ayant déjà fait l'objet d'une injonction au point 123 de la présente décision, il n'y a plus lieu de statuer sur cette demande.

d. Demandes complémentaires concernant les données transmises par SNCF Voyageurs au titre des habilitations de sécurité

213. SNCF Voyageurs a transmis à la Région le nombre d'agents disposant d'habilitations (avec et sans réserve) par catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242 au périmètre de la convention TER. La Région souhaite obtenir communication de ces données à la maille des lots.
214. L'Autorité constate que les habilitations de sécurité sont visées à l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851. Elles sont nécessaires pour permettre à l'AOT de disposer d'informations essentielles à l'organisation et à l'exécution du service.
215. Afin d'assurer la meilleure information possible des candidats, ces données doivent faire l'objet d'une communication à la maille de chaque lot. SNCF Voyageurs indique que ces données par lot n'existent pas, dans la mesure où les lots n'auraient pas de matérialité d'organisation à l'heure actuelle. L'Autorité estime toutefois que les données transmises à la maille de la convention TER paraissent pouvoir être retraitées pour transmettre à la Région l'information demandée, dans la mesure où SNCF Voyageurs ne peut ignorer quels agents sont affectés aux deux lots et, par exemple, ceux des conducteurs ou contrôleurs ayant des habilitations.
216. Néanmoins, et conformément à la demande de la Région, qui permet de ne pas faire peser sur SNCF Voyageurs de charge disproportionnée tout en assurant aux candidats la mise à disposition d'une information pertinente (à défaut de pouvoir être exacte avant l'établissement de la liste de salariés devant être transférés), ces informations devraient être communiquées sur la base des salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot.
217. Par conséquent, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de communiquer, pour chaque lot et par catégorie d'emplois, le nombre d'agents affectés à 50 % ou plus au service à la date de publication de l'avis de pré-information et disposant d'habilitations, avec et sans réserve.

2.5. Données relatives à l'offre

2.5.1. Données complémentaires concernant les données transmises par SNCF Voyageurs relatives à l'offre réalisée

218. SNCF Voyageurs a transmis un document, également communiqué à l'Autorité, retraçant les substitutions inopinées intervenues en 2017 et 2018 et précisant, pour chaque cas, le motif, le numéro du train concerné, le numéro de la ligne, la gare de la demande de substitution, l'heure d'arrivée et de départ de la solution de substitution, le nombre de kilomètres chargés parcourus

par la solution de substitution et son coût réel. La Région sollicite la communication de ces informations à la maille des lots.

219. Selon SNCF Voyageurs, les données ont été transmises à la maille des lignes et leur retraitement par lot serait impossible, dans la mesure où des origines-destinations peuvent être communes à plusieurs lots.
220. L'Autorité relève que les informations relatives à l'offre routière de substitution inopinée figurent à l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 susvisé au titre des informations qui doivent être transmises par les entreprises fournissant des services publics de transport ferroviaire de voyageurs aux AOT en application du dernier alinéa de l'article L. 2121-19 du code des transports.
221. En l'espèce, SNCF Voyageurs a fourni, pour 2017 et 2018, un document très complet et conforme à la profondeur historique demandée par la région. En ce qui concerne la maille géographique des informations communiquées, l'Autorité constate, comme le souligne SNCF Voyageurs, que l'existence d'origines-destinations communes aux deux lots peut générer des imprécisions dans la reconstitution des informations au périmètre des lots.
222. En tout état de cause, le document transmis par SNCF Voyageurs doit permettre à la Région de procéder à une reconstitution de ces données à la maille des lots, dans la limite précitée liée à l'existence d'origines-destinations communes aux deux lots. En effet, le document comporte les numéros des lignes concernées ainsi que les origines-destinations. Si les numéros de lignes ont pu évoluer depuis 2017 et peuvent ne plus correspondre à ceux composant actuellement les lots, les origines-destinations sont de nature à permettre à la Région de vérifier les substitutions pour les origines-destinations qui composent actuellement les lignes des lots. Dans ces conditions, il y a lieu de rejeter la demande de la Région.

2.5.2. Données complémentaires aux documents transmis par SNCF Voyageurs concernant la lutte anti-fraude

223. SNCF Voyageurs a produit un document indiquant à l'échelle de l'ensemble du TER PACA le taux de contrôle billettique (c'est-à-dire le nombre de titres vérifiés par les contrôleurs sur le nombre de titres validés) pour 2017, 2018 et un document comportant les mêmes informations pour 2019. La Région sollicite la communication de ces documents à la maille des lots.
224. Selon SNCF Voyageurs, les données billettiques ne seraient enregistrées que par gare empêchant toute ventilation par lot.
225. L'Autorité relève que l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 susvisé comprend, parmi les informations présumées exigibles par les AOT, les données relatives à la « lutte anti-fraude ». Cette catégorie mentionne le nombre de régularisations et de procès-verbaux établis en cas de fraude, le montant total des amendes, le coût des prestations de lutte anti-fraude et les recettes générées par la lutte anti-fraude. La communication de ces informations, qui relèvent de l'exécution du service public au sens de l'article L. 2121-19 du code des transports, est indispensable, notamment, pour permettre à l'AOT d'estimer l'impact de la fraude sur les recettes et d'adapter, le cas échéant, le dispositif de lutte anti-fraude en fonction des cas recensés. Il est donc essentiel que la Région dispose de ces données et que SNCF Voyageurs puisse préciser ces données sur le périmètre de chacun des lots définis par l'AOT.
226. En l'espèce, l'Autorité considère que le taux de contrôle billettique effectué en gare est difficilement communicable au périmètre des lots, dans la mesure où une même gare est susceptible de desservir des lignes appartenant à des lots différents. En outre, il y a lieu de constater que, lorsque cela était possible, SNCF Voyageurs a transmis les informations au

périmètre demandé par la Région, en particulier en ce qui concerne les opérations à bord des trains où le nombre de régularisations et de procès-verbaux établis en cas de fraude a été transmis à la maille des lots. Les données transmises pour le taux de contrôle billettique en gare par SNCF Voyageurs constituent donc des données approchantes satisfaisantes. Il y a donc lieu de rejeter la demande de la Région.

2.5.3. Données complémentaires relatives aux documents transmis par SNCF Voyageurs concernant la sûreté

a. Détail des prestations de sûreté

227. SNCF Voyageurs a transmis un tableau indiquant, pour les exercices 2017 et 2018, les prestations de sûreté réalisées et détaillant notamment (i) leur durée, (ii) le type d'emprise sur laquelle elle a été réalisée (gare, bâtiment, train) et (iii) le cas échéant, le numéro du train. La Région sollicite la communication de ce document par lot.
228. SNCF Voyageurs fait valoir que les données demandées ayant été transmises par train, elles pourraient être retraitées par la Région sur la base d'une affectation des trains par lot. À cet égard, SNCF Voyageurs précise qu'une telle ventilation par lot a été réalisée pour l'exercice 2019 sur la base de la répartition des trains partagée avec la Région.
229. L'Autorité relève que l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 susvisé prévoit, au sein de la rubrique « sûreté », les catégories « *volume et détail de prestations de sûreté consacrées au réseau concerné* ». Elle note que la communication de ces informations, qui relèvent de l'organisation et de l'exécution du service public de transport, est essentielle pour permettre notamment à l'AOT de définir, en concertation avec l'opérateur de transport, les actions à mener afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes dans les gares et dans les trains tant à l'échelle du périmètre conventionnel que pour chacun des lots définis dans l'avis de pré-information. En outre, il apparaît justifié que la Région dispose de la vision historique de ces informations et des données prévisionnelles afin de pouvoir optimiser au mieux ses actions en la matière.
230. En l'espèce, SNCF Voyageurs a transmis un document très complet et à une maille très fine (par train). En ce qui concerne le détournage des données à la maille des lots, SNCF Voyageurs apparaît le mieux placé pour procéder à ces reconstitutions, ce qu'il a d'ailleurs fait pour l'exercice 2019. Il y a donc lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de fournir, sur la base du fichier « 1.7.1_191125_Prestations sûreté détaillées 2017-2018 », le volume et le détail des prestations SUGE réalisées sur chaque lot pour les exercices 2017 et 2018, en précisant la clé de ventilation utilisée, laquelle doit être la plus objective et la plus pertinente possible.

b. Nombre d'actes de malveillance ou de vandalisme

231. SNCF Voyageurs a transmis à la Région l'indicateur n° 52 prévu par la convention TER pour 2017 et 2018 et les indicateurs n° 47 à 50 pour 2019, par ligne géographique. Ces documents recensent, par ligne et par année (avec une décomposition mensuelle pour certains actes), les atteintes aux biens, aux personnes, contre l'environnement et les vols sans violence. La Région sollicite la communication de ces données à la maille des lots.
232. Selon SNCF Voyageurs, ces données ne seraient pas disponibles à la maille des lots. En effet, les données relatives aux actes de vandalisme sont regroupées par gare, dans la mesure où le périmètre de ces données est large et comporte des actes pouvant intervenir dans les emprises de SNCF Voyageurs le plus souvent mutualisées et non exclusivement affectées à un lot. De ces

regroupements par gare en sont déduites des statistiques par lignes. SNCF Voyageurs précise néanmoins que cette approche par ligne est moins pertinente pour le lot 2 que pour le lot 1, dans la mesure où plusieurs gares accueillent d'autres dessertes TER.

233. L'Autorité relève que l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 susvisé prévoit au sein de la rubrique « *sûreté* » le « *nombre d'actes de malveillance ou de vandalisme* », qui correspondent précisément aux demandes de la Région. Elle note que la communication de ces informations, qui relèvent de l'organisation et de l'exécution du service public de transport, est essentielle pour permettre notamment à l'AOT de définir, en concertation avec l'opérateur de transport, les actions à mener afin d'assurer la sécurité des biens et des personnes dans les gares et les trains tant à l'échelle du périmètre conventionnel que pour chacun des lots définis dans l'avis de pré-information. En outre, il apparaît justifié que la Région dispose de la vision historique de ces informations et des données prévisionnelles, afin de pouvoir optimiser au mieux ses actions en la matière.
234. En l'espèce, au regard des justifications apportées par SNCF Voyageurs, l'Autorité estime que les informations demandées par la Région sont difficilement communicables au périmètre des lots. Les données transmises par ligne constituent en outre des données approchantes satisfaisantes. Il s'ensuit que la demande de la Région doit être rejetée.

2.6. Données relatives au trafic

2.6.1. Demandes complémentaires concernant les documents transmis par SNCF Voyageurs relatifs à la vente de titres de transport

235. La Région sollicite la communication, à la maille des lots, « *des titres de transports liés au contrat de service public vendus (date, montant, origine/destination – parcours emprunté sur le service conventionné si trajet en correspondance, tarif, canal de vente)* ». À cet égard, elle sollicite le détournement à la maille des lots des documents suivants qui lui ont été transmis par SNCF Voyageurs :
- Un premier document composé notamment de deux onglets comportant les informations suivantes :
 - o les recettes et compensations, par canal de distribution et regroupement tarifaire, en 2017 et 2018 (onglet 17) ;
 - o l'ensemble des gares des lots 1 et 2, le chiffre d'affaires de la gare, toutes activités confondues, à fin décembre 2017 et fin décembre 2018. Le fichier détaille le chiffre d'affaires par canal de vente, à savoir (i) la vente aux guichets, (ii) les bornes libre service (« BLS »), (iii) les distributeurs de billets régionaux et (iv) les autres canaux (onglet CA Gares) ;
 - Un deuxième document comportant ces mêmes informations à fin juin 2019 ;
 - Un troisième document détaillant, pour 2019, le chiffre d'affaires perçu en contrepartie de la vente de titres par origine-destination en distinguant, pour chaque origine-destination, (i) le nombre de voyages enregistrés, (ii) le nombre de voyageurs par kilomètre et (iii) les catégories tarifaires (plein tarif ou différents tarifs réduits).
236. L'Autorité souligne que les informations sollicitées par la Région sont mentionnées dans l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851 susvisé qui prévoit, au titre de la rubrique « *Vente des titres* » les catégories « *Titres de transport liés au contrat de service public vendus (date, montant,*

origine/destination – parcours emprunté sur le service conventionné si trajet en correspondance, tarif, canal de vente » et « *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)* ». Ces données, qui relèvent de l'exécution du service public, permettent notamment à l'AOT de disposer d'une connaissance précise du trafic et de son évolution afin de pouvoir adapter, le cas échéant, son offre de transport et son matériel roulant aux besoins de déplacement des usagers. En livrant une information sur les canaux de vente des titres de transport, elles permettent en outre d'identifier et d'anticiper les besoins en matière de commercialisation. Enfin, le suivi des abonnements donne des indications précieuses sur le degré de fidélisation et le profil des usagers.

237. En l'espèce, l'Autorité constate, en premier lieu, que la répartition par lot du chiffre d'affaires résultant de la vente de titres impliquerait de connaître le chiffre d'affaires généré par la vente de titres sur les différentes origines-destinations, ce dernier pouvant ensuite être affecté aux différents lots en fonction du lot dont relève l'origine-destination. Pour les origines-destinations communes à plusieurs lots, l'affectation nécessiterait l'application d'une clé d'allocation.
238. Or, SNCF Voyageurs indique disposer d'un logiciel (FC12K) générant de façon automatique, chaque mois, trois bases de données :
- Une base par liaison (regroupement de plusieurs origines-destinations) et par code tarif ;
 - Une base par origine-destination et par groupe tarifaire (regroupement de plusieurs codes tarifs) ;
 - Une base par gare émettrice, canal de distribution, liaison et code tarif.
239. SNCF Voyageurs précise que les résultats de ces trois bases de données ne sont pas susceptibles d'être croisés. Il est donc possible de fournir des résultats globaux de trafic et de recettes pour chaque lot, mais pas avec le détail croisant l'origine-destination et le tarif correspondant.
240. En ce qui concerne la communication par lot des recettes et compensations, par canal de distribution et code tarifaire, en 2017 et 2018, l'Autorité constate qu'il résulte des éléments de justification apportés par SNCF Voyageurs que ce dernier ne dispose d'aucune base permettant de combiner ces données avec l'origine-destination du titre vendu. Il en va de même en ce qui concerne la communication, pour l'ensemble des gares des lots 1 et 2, du chiffre d'affaires de la gare par canal de distribution.
241. Pour ces deux demandes, la donnée la plus approchante correspond en effet au chiffre d'affaires généré par gare, par canal de distribution, par liaison et par code tarif (troisième base mentionnée par SNCF Voyageurs). À cet égard, l'Autorité relève que les documents communiqués par SNCF Voyageurs à la Région ne précisent pas les liaisons concernées. S'il s'agit d'une donnée moins précise que les origines-destinations (en tant que les liaisons sont des regroupements d'origines-destinations), elle constitue, au vu des explications communiquées par SNCF Voyageurs, l'information la plus précise disponible à date.
242. Par conséquent, il y a lieu d'enjoindre à SNCF Voyageurs de compléter l'onglet « CA Gares » et l'onglet 17 de ses productions « 3.1.1 et 2 2019_10_24 ventes de titres Canaux distribution Trans Fin 16-17 - 2017 et 2018.xlsx » et « 3.1.1 et 2 2019_10_24 ventes de titres Canaux distribution Trans Fin 16-17 - 2019 S1.xlsx » en détaillant les liaisons concernées.
243. En deuxième lieu, s'agissant de la demande de la Région visant à se voir communiquer, à la maille des lots, le document détaillant, pour 2019, le chiffre d'affaires perçu en contrepartie de la vente de titres par origine-destination en distinguant, pour chaque origine-destination, (i) le nombre de

voyages enregistrés, (ii) le nombre de voyageurs par kilomètre et (iii) les catégories tarifaires (plein tarif ou différents tarifs réduits), l'Autorité constate que l'information transmise constitue la meilleure donnée approchante disponible. En effet, ces recoupements correspondent aux données issues de la deuxième base mentionnée par SNCF Voyageurs. Il s'ensuit que la demande de la Région doit être rejetée.

244. Par ailleurs, l'Autorité appelle l'attention de SNCF Voyageurs sur la nécessité de pouvoir faire évoluer son système d'information afin de permettre de générer des données par origines-destinations.

2.6.2. Demandes complémentaires au titre des données transmises par SNCF Voyageurs concernant la fréquentation

245. La Région sollicite la communication, à la maille des lots, de l'estimation de la fréquentation en voyageurs et en voyageurs-km ainsi que du modèle de calcul de la fréquentation.
246. L'Autorité relève que l'estimation de la fréquentation en voyageurs et en voyageurs-km figure parmi les informations devant être transmises aux AOT en application de l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851. Ces informations sont en effet indispensables pour permettre à la Région de dimensionner la capacité d'emport, le taux de contrôle, le personnel en gares ou les heures d'ouverture de celles-ci.
247. En l'espèce, SNCF Voyageurs a produit un document détaillant pour chaque lot, le nombre de voyageurs-km et de voyages par liaison pour les exercices 2017, 2018 et 2019. Celui-ci répondant à la demande de la Région, il y a lieu de la rejeter.
248. En ce qui concerne le modèle de calcul de la fréquentation, l'Autorité constate qu'il s'agit d'un élément prévu par l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851.
249. En l'espèce, SNCF Voyageurs a transmis ce document à la maille de la convention TER. Or, il ne résulte pas des informations transmises par SNCF Voyageurs que ce modèle serait différent à la maille des lots. Dans ces conditions, il apparaît que le document communiqué par SNCF Voyageurs répond à la demande de la Région et qu'il y a donc lieu de la rejeter.

2.7. Sur le délai dans lequel les informations traitées aux points 2.2 à 2.6 doivent être communiquées

250. En application du IV de l'article L. 1263-2 du code des transports, « *[l]a décision de l'Autorité de régulation des transports, qui peut être assortie d'astreintes, précise les conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend dans le délai qu'elle accorde* ».
251. Lors de l'audience, la Région a demandé que les données pour lesquelles l'Autorité prononcerait une injonction lui soient communiquées avant le 18 juin 2021, afin de pouvoir respecter le calendrier prévisionnel de la procédure consistant, à date, en une remise des offres finales des candidats mi-juillet 2021. De son côté, SNCF Voyageurs a fait valoir qu'un délai de trois à quatre mois serait nécessaire, compte tenu des contraintes techniques et humaines (telles que la définition de méthodologies ou la réouverture de serveurs) qu'impliquerait la communication de ces données.
252. L'Autorité observe que les injonctions prononcées en vertu de la présente décision portent sur des données relatives à l'organisation ou à l'exécution du service entrant dans le champ de l'article L. 2121-19 du code des transports, lequel a été introduit en 2018 par la loi n° 2018-515

du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Par ailleurs, ces données ont été demandées dès le mois de septembre 2019 par la Région, avant de faire l'objet d'amples débats entre les parties au cours d'une instruction qui a été relativement longue. Dans ces conditions, l'Autorité estime que SNCF Voyageurs a disposé du temps nécessaire pour se préparer, tant matériellement qu'humainement, à la transmission de ces données.

253. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime raisonnable d'enjoindre à SNCF Voyageurs d'exécuter les injonctions figurant dans la présente décision dans un délai d'un mois à compter de sa notification.

3. SUR LA DEMANDE TENDANT À CE QU'IL SOIT ENJOINT A SNCF VOYAGEURS DE METTRE A JOUR L'ENSEMBLE DES DONNÉES COMMUNIQUÉES

254. La Région demande qu'il soit enjoint à SNCF Voyageurs de fournir, sur une base semestrielle jusqu'à l'attribution des contrats, puis trimestrielle, la mise à jour des informations communiquées tout au long du processus d'appels d'offres puis de tuilage, et ce jusqu'à l'entrée en vigueur des conventions des lot 1 et 2.
255. SNCF Voyageurs indique que la demande est imprécise dans son contenu et irrecevable, dans la mesure où elle ne lui a jamais été soumise par la Région préalablement à la saisine de l'Autorité.
256. La Région confirme ne pas avoir eu d'échanges avec SNCF Voyageurs sur cette question et ne pas souhaiter en avoir. Elle demande que ce point soit tranché par l'Autorité au titre des « modalités d'ordre technique du règlement du différend ».
257. L'Autorité relève qu'aucun différend n'est à ce jour caractérisé entre les parties sur la question de la mise à jour des informations transmises. La Région confirme s'être abstenue d'engager des discussions avec SNCF Voyageurs sur la question et invoque un motif d'efficacité en soulignant les échanges avec SNCF Voyageurs sur la temporalité et les modalités de mise à jour des données pourraient « éventuellement » être « sans fin ».
258. En outre, il résulte des éléments du dossier que la Région ne s'est pas heurtée à un refus de dialogue de la part de SNCF Voyageurs visant à différer artificiellement l'engagement de discussions entre les parties ou à les rendre impossibles.
259. Enfin, l'Autorité estime que l'engagement de discussions entre la Région et SNCF Voyageurs aurait certainement permis aux parties de s'accorder sur les conditions et les modalités de mise à jour des informations transmises.
260. Il s'ensuit qu'en l'absence de toute discussion utile entre les parties quant à la mise à jour des données transmises par SNCF Voyageurs, aucun différend ne peut être caractérisé. La demande de la Région ne peut donc qu'être rejetée.

4. SUR LA DEMANDE TENDANT À CE QUE L'AUTORITÉ LISTE LES INFORMATIONS POUVANT ÊTRE TRANSMISES AUX OPÉRATEURS ÉCONOMIQUES PARTICIPANT À LA PROCÉDURE DE PASSATION DU CONTRAT DE SERVICE PUBLIC

261. La Région demande à l'Autorité de lister, parmi les informations communiquées par SNCF Voyageurs au titre de l'article L. 2121-19 du code des transports, celles qui pourront être transmises aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat de

service public, nonobstant leur protection éventuelle par le secret des affaires, dont notamment l'ensemble contractuel relatif aux opérations mi-vie sur les rames transférées au futur concessionnaire.

262. SNCF Voyageurs soutient que les informations communiquées par l'opérateur de transport à une AOT en application de l'article L. 2121-19 du code des transports ne sont pas automatiquement communicables aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public en application de l'article L. 2121-16 du même code, lequel prévoit que seules « *les informations utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence* » peuvent être transmises. Elle fait valoir que l'appréciation du caractère communicable de ces données relève de la seule responsabilité de la Région sous le contrôle du juge pénal et qu'il n'appartient pas à l'Autorité de délivrer une autorisation générale et *a priori* de communication de ces données.
263. L'Autorité rappelle, tout d'abord, que la communication, par les autorités organisatrices de transports, aux candidats à une procédure de passation d'un contrat de service public des « *informations utiles pour préparer une offre* » fait l'objet de dispositions, prévues à l'article L. 2121-16 du code des transports, distinctes de celles applicables à la transmission d'informations relatives à « *l'organisation ou à l'exécution de ces services et aux missions faisant l'objet du contrat de service public* », dont l'autorité organisatrice de transport peut obtenir la communication par une entreprise de transport ferroviaire de voyageurs, un gestionnaire d'infrastructure ou un exploitant d'installation de service en application des dispositions de l'article L. 2121-19 du même code. Il s'ensuit que les données recueillies par les AOT en application de l'article L. 2121-19 n'ont pas toutes vocation à être transmises aux candidats aux appels d'offres, dès lors qu'elles ne sont pas nécessairement utiles pour préparer une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence au sens de l'article L. 2121-16.
264. Ensuite, il résulte des dispositions de l'article L. 2121-19 du code des transports rappelées au point 7 qu'il appartient aux entreprises, aux gestionnaires d'infrastructure et aux exploitants d'installations de service d'indiquer, lors de la transmission des informations demandées par l'AOT, celles qu'ils estiment relever du secret des affaires.
265. Enfin, conformément aux dispositions de l'article 11 du décret n° 2019-851 rappelées au point 15, relève de la seule responsabilité de l'AOT la charge (i) de recenser, parmi les informations « *utiles pour déposer une offre* » au sens de l'article L. 2121-16, les informations couvertes par le secret des affaires dont la communication aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public est strictement nécessaire pour éviter des distorsions de concurrence et (ii) de mettre en place une procédure sécurisée de transmission de ces informations.
266. En l'espèce, l'Autorité constate que la Région se limite à affirmer que les données qui lui ont été transmises en application de l'article L. 2121-19 sont, de manière générale, « *communicables* » aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation du contrat de service public et que le secret des affaires ne s'oppose pas à leur communication puisqu'elles seraient, en tout état de cause, « *strictement nécessaires aux opérateurs pour élaborer leur offre* ».
267. Au regard de ces éléments, l'Autorité estime qu'il ne lui appartient pas de définir une liste des données pouvant être communiquées par la Région aux opérateurs économiques participant à la procédure de passation d'un contrat de service public. Il s'ensuit que la demande de la Région ne peut qu'être rejetée.

5. SUR LA DEMANDE TENDANT A CE QUE L'AUTORITE CONFIRME QUE SA DECISION N° 2020-019 DU 28 FEVRIER 2020 PEUT ETRE TRANSMISE AUX CANDIDATS SELECTIONNES A L'ATTRIBUTION DES CONTRATS DE CONCESSION

268. La Région demande à l'Autorité de confirmer que la décision n° 2020-019 du 28 février 2020 portant règlement du différend entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Voyageurs relatif à la détermination du nombre d'emplois devant être transférés en cas de changement de titulaire de lots de service public de transport ferroviaire de voyageurs conclu entre la Région et SNCF Voyageurs pouvait être transmise aux candidats autorisés à déposer une offre dans sa version non occultée du secret des affaires.
269. SNCF Voyageurs indique que la Région n'a pas attendu que l'Autorité statue sur le présent différend pour porter à la connaissance des candidats autorisés à déposer une offre la version confidentielle de la décision et estime qu'il n'y a plus lieu de statuer sur cette demande.
270. L'Autorité rappelle qu'il appartient à la Région, sous le contrôle du juge pénal, de déterminer si des informations sont couvertes par le secret des affaires, et de mettre en place une procédure sécurisée pour permettre leur communication aux candidats dans le respect de l'article 11 du décret n° 2019-851 susvisé.
271. En tout état de cause, la demande de la Région, visant à obtenir la confirmation de ce que la décision n° 2020-019 pouvait être transmise aux candidats retenus pour présenter une offre, n'a pas pour objet d'obtenir une précision sur les « *conditions d'ordre technique et financier de règlement du différend* » ni de corriger une discrimination ou une distorsion de concurrence au sens du IV de l'article L. 1263-2 du code des transports et ne peut, par suite, qu'être rejetée.

6. SUR LA DEMANDE DE SNCF VOYAGEURS TENDANT A CE QU'IL SOIT ENJOINT À LA REGION DE FINALISER LE PROCESSUS D'ÉVOLUTION DE LA PLATEFORME DE DÉPÔT DES DOCUMENTS

272. SNCF Voyageurs demande qu'il soit enjoint à la Région de finaliser le processus d'évolution de la plateforme de dépôt des documents engagé et permettant de lui adresser un courriel d'accusé de réception de l'ensemble des données déjà transmises en indiquant la date de dépôt, dans un délai que l'Autorité estimera approprié.
273. La Région a indiqué, au cours de l'instruction, avoir « *identifié les modifications techniques à apporter à la plateforme d'échange de données afin de pouvoir générer automatiquement un email de confirmation de réussite de dépôt d'une pièce ou d'un fichier* » et s'est « *[engagée] à effectuer ces modifications techniques* ».
274. L'Autorité estime indispensable que SNCF Voyageurs puisse, afin de prouver la bonne exécution de ses obligations, obtenir la confirmation écrite du dépôt des documents sur la plateforme de la Région. Elle relève qu'en l'espèce, les parties n'ont pas confirmé que les modifications techniques nécessaires avaient effectivement été mises en place par la Région.
275. Néanmoins, au cours de l'audience, la Région a indiqué avoir procédé aux évolutions demandées de sa plateforme, sans être contredite par SNCF Voyageurs.
276. Dans ces conditions, il y a lieu de considérer que la demande de SNCF Voyageurs est devenue sans objet.

DÉCIDE

- Article 1^{er}** Il est enjoint à SNCF Voyageurs de communiquer à la Région les informations mentionnées en annexe de la présente décision, dans un délai d'un mois à compter de sa notification.
- Article 2** Le surplus des conclusions présentées par la Région et SNCF Voyageurs est rejeté.
- Article 3** La présente décision sera notifiée à la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et à SNCF Voyageurs et publiée sur le site internet de l'Autorité et au Journal officiel de la République française, sous réserve des secrets protégés par la loi.

L'Autorité a adopté la présente décision le 17 juin 2021

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

Le Président

Bernard Roman

Annexe : Liste des données à communiquer à la Région par SNCF Voyageurs

Annexe – Liste des informations à communiquer par SNCF Voyageurs

Donnée	Paragraphe de la décision	Maille géographique	Maille temporelle	Délai
Matériel roulant et maintenance				
Intégralité des dessins de définition et des plans d'ensemble afférents aux matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC en garantissant sur l'honneur le caractère complet et exploitable de ces documents par la Région.	50	Convention		1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Manuels de maintenance comprenant les instructions d'entretien pour les Regio 2N, TER2N NG et XGC.	59	Convention		1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Intégralité des données visées au paragraphe 7 du II de l'annexe II du règlement d'exécution (UE) 2019/779 pour les matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC exploités pour le TER PACA.	68	Convention	Depuis la première mise en service des matériels roulants.	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Plans et références des pièces de rechange pour les matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC.	74	Convention		1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Ensemble des manuels de conduite et guides de dépannage des matériels roulants Regio 2N, TER2N NG et XGC.	81	Convention		1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Pour les matériels roulants Régio 2N, TER2N NG et XGC utilisés par le TER PACA, les éléments relatifs à la fiabilité du matériel roulant mentionnés à l'annexe n° 1 du décret n° 2019-851.	90	Convention		1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Cadre financier et quantitatif				
Montants des loyers et autres coûts annuels pour les locaux dans les gares utilisés par les conducteurs et accompagnateurs.	101	Convention	2017, 2018, 2019	1 mois à compter de la notification de la présente décision.

Donnée	Paragraphe de la décision	Maille géographique	Maille temporelle	Délai
Ressources humaines				
Compléter le tableau objet de la production n° 25 en indiquant, pour chaque salarié, si son taux d'affectation à chaque lot est supérieur ou égal à 50 % ou inférieur à 50 % à la date de publication de l'avis de pré-information.	123	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Taux annuel de départ du personnel affecté à 50 % ou plus à chaque lot à la date de publication de l'avis de pré-information, entre la date de publication de cet avis et celle de la présente décision, ventilé (i) par catégorie d'emplois, (ii) par « <i>établissement, unités de production et unités opérationnelles</i> » et (iii) par intitulé de poste.	138	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Ensemble des fiches de poste en vigueur à la date de publication de l'avis de pré-information pour tous les métiers relevant des catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242 et représentés sur les lots 1 et 2.	154	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Ratio hommes / femmes et nombre de salariés handicapés à l'échelle du personnel affecté à 50% ou plus au service, par catégorie de postes et par intitulé d'emploi.	159	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Nombre de conducteurs affectés au dépôt de Cannes.	163	Convention	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Nombre de conducteurs affectés à 50 % ou plus aux lots 1 et 2 et affectés au dépôt de Cannes.	165	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Taux de connaissance des lignes et des modes de traction calculé sur la base du personnel affecté à 50 % ou plus aux lots 1 et 2.	172	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.

Donnée	Paragraphe de la décision	Maille géographique	Maille temporelle	Délai
Pour chaque gare des lots 1 et 2, le nombre d'ETP affectés à 50 % ou plus au service relevant des catégories « <i>vente aux guichets</i> », « <i>escale et services en gare</i> » et « <i>escale prestations techniques</i> ».	177	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Roulements par site sur les lots 1 et 2 pour les trois catégories d'emplois « <i>vente aux guichets</i> », « <i>escale et services en gare</i> » et « <i>escale prestations techniques</i> ».	178	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Nombre d'ETP effectuant des missions pour le compte de SNCF Gares & Connexions, susceptibles d'être transférés aux titulaires des lots 1 et 2, ce nombre étant déterminé conformément à la méthodologie prévue par le décret n° 2018-1242.	180	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Roulements par site du personnel effectuant des prestations pour le compte de SNCF Gares & Connexions ainsi que la description de leurs missions.	182	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Nombre d'agents assermentés par catégorie d'emplois prévue par le décret n° 2018-1242 parmi les salariés affectés à 50 % ou plus à chaque lot.	186	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Pour chaque lot, le coût moyen pour chacune des catégories d'emplois prévues par le décret n° 2018-1242, en prenant en compte le personnel affecté à 50 % ou plus à ces services.	202	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Pour chaque lot et par catégorie d'emplois, le nombre d'agents affectés à 50 % ou plus au service et disposant d'habilitations, avec et sans réserve.	217	Lots	Date de publication de l'API	1 mois à compter de la notification de la présente décision.

Donnée	Paragraphe de la décision	Maille géographique	Maille temporelle	Délai
Offre				
Fournir, sur la base du fichier « 1.7.1_191125_Prestations sûreté détaillées 2017-2018 », le volume et le détail des prestations SUGE exercées sur chaque lot, en précisant la clé de ventilation utilisée, laquelle doit être la plus objective et la plus pertinente possible.	230	Lots	2017 et 2018	1 mois à compter de la notification de la présente décision.
Trafic				
Compléter l'onglet « CA Gares » et l'onglet 17 de ses productions « 3.1.1 et 2 2019_10_24 ventes de titres Canaux distribution Trans Fin 16-17 - 2017 et 2018.xlsx » et « 3.1.1 et 2 2019_10_24 ventes de titres Canaux distribution Trans Fin 16-17 - 2019 S1.xlsx » en détaillant les liaisons concernées.	242	Gares des lots	2016, 2017, 2018 et 2019	1 mois à compter de la notification de la présente décision.