

Décision n° 2026-054 du 9 juillet 2026

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

L'essentiel

En application de la présente décision, les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire (ci-après « GI ») transmettent à l'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »), à échéances régulières, des indicateurs statistiques portant sur leur activité. Cette collecte vise ainsi (i) à appuyer les missions de régulation du secteur ferroviaire, (ii) à contribuer au suivi, par l'Autorité, du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire et (iii) à répondre aux missions d'information utiles dans le secteur, dans le respect des secrets protégés par la loi.

Les indicateurs visés par la présente décision concernent ainsi :

- (i) les caractéristiques et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- (ii) les résultats économiques et financiers.

Cette décision abroge la décision n° 2019-020 du 11 avril 2019 relative à la transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. La refonte de la décision n° 2019-020 du 11 avril 2019 s'inscrit dans un double objectif :

- d'une part, l'intégration de collectes ponctuelles contribuant au suivi par l'Autorité du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, notamment aux fins d'éclairage des pouvoirs publics sur la performance économique des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. Elles visent également à informer les tiers sur les évolutions les plus récentes des activités de transport ferroviaire et sur la qualité de service dans le secteur ferroviaire, conformément au projet stratégique 2024-2029 de l'Autorité. Cette intégration vise ainsi à fournir aux gestionnaires d'infrastructure un cadre simplifié et unifié de collecte des informations nécessaires à ce suivi ;
- d'autre part, l'intégration de nouveaux indicateurs, en nombre limité, s'inscrivant dans une démarche de fiabilisation des données relatives au fret ferroviaire et visant à améliorer l'information des tiers – notamment des décideurs publics, des usagers et des citoyens – sur les évolutions récentes des activités de transport combiné.

Cette actualisation assure par ailleurs la mise en cohérence du cadre de collecte avec la décision n° 2023-029 du 15 juin 2023 portant adoption de lignes directrices relatives à la protection des informations relevant du secret des affaires. Les données collectées sont ainsi utilisées par l'Autorité pour l'exercice de ses différentes missions, dans des conditions strictement encadrées et dans le respect de ces lignes directrices.

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

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

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

Vu la décision n° 2023-029 du 15 juin 2023 portant adoption de lignes directrices relatives à la protection des informations relevant du secret des affaires ;

Vu la consultation publique organisée du 30 janvier 2026 au 3 avril 2026 ;

Le collège en ayant délibéré le 9 juillet 2026 ;

Considérant les éléments qui suivent :

Table des matières

1. Cadre juridique, missions et objectifs poursuivis par l'Autorité	4
1.1. L'Autorité doit disposer d'informations régulières pour assurer le suivi du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire.....	4
1.2. L'Autorité peut, au titre de ses pouvoirs de collecte, imposer la transmission de données notamment aux gestionnaires d'infrastructure.....	5
1.3. Dans le cadre de la présente décision, l'Autorité souhaite élargir le champ de sa collecte régulière de données auprès des gestionnaires d'infrastructure	6
2. Informations demandées	6
2.1. Informations concernant les caractéristiques et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire	7
2.2. Informations relatives aux résultats économiques et financiers	10
3. Format des données collectées	13
4. Fréquence et calendrier de la collecte d'information	13
5. Utilisation des données collectées	14
DÉCIDE	16
Annexe 1 – Annexe de transmission des informations demandées.....	17

1. Cadre juridique, missions et objectifs poursuivis par l'Autorité

1.1.L'Autorité doit disposer d'informations régulières pour assurer le suivi du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire

1. L'article L. 2131-1 du code des transports énonce que l'Autorité « *concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. [...] / Sans préjudice des compétences de l'Autorité de la concurrence, elle assure le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires et dispose à cette fin du droit d'accès aux informations économiques, financières et sociales nécessaires que lui reconnaît l'article L. 1264-2* ».
2. L'article L. 2131-3 du même code dispose par ailleurs que l'Autorité « *assure une mission générale d'observation des conditions d'accès [au réseau ferroviaire] et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs [du secteur des transports ferroviaires], formuler et publier toute recommandation* ».
3. Enfin, le second alinéa de l'article L. 2131-4 du code des transports dispose que l'Autorité « *s'assure également de la cohérence des dispositions économiques, contractuelles et techniques mises en œuvre par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'installation de service et les entreprises ferroviaires en matière d'accès au réseau et aux différentes prestations associées, avec leurs contraintes économiques, financières, juridiques et techniques. À ce titre, l'Autorité de régulation des transports prend en considération, dans ses analyses, les enjeux et les contraintes du système de transport ferroviaire national, notamment la trajectoire financière du gestionnaire du réseau ferré national mentionnée au 3° de l'article L. 2111-10* ».
4. Les missions imparties à l'Autorité au titre des dispositions précitées impliquent des travaux d'analyse et des études régulières basés sur des éléments d'information quantitatifs et qualitatifs dont l'Autorité doit nécessairement disposer.
5. Par ailleurs, l'article L. 2111-10 du code des transports prévoit que l'Autorité émet un avis motivé sur le projet de contrat pluriannuel de performance conclu entre SNCF Réseau et l'État, ainsi que sur les projets d'actualisation. L'Autorité peut également formuler, préalablement à l'élaboration du contrat ou à son actualisation et sur invitation du ministre chargé des transports, toute recommandation qu'elle juge utile quant au contenu de ce contrat, afin que les orientations retenues en matière de gestion de l'infrastructure concourent au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire. En vue de rendre ses recommandations et avis qui sont transmis au Parlement, l'Autorité doit pouvoir s'appuyer sur des informations fiables et fines.
6. Les éléments que l'Autorité collecte régulièrement doivent notamment lui permettre d'analyser selon plusieurs dimensions (géographique, temporelle, ainsi que par type d'activité et de trafic, par type d'entreprise) :
 - le fonctionnement du système de réservation et d'allocation des capacités du réseau ferroviaire ;
 - le degré d'utilisation, la qualité d'exploitation et l'entretien du réseau ferroviaire.

7. Ces travaux, auxquels se rattachent les précédentes décisions¹ et la présente décision, s'inscrivent dans une double perspective :
- la régulation du secteur, qui, pour les besoins des décisions et avis à rendre par l'Autorité, implique une connaissance approfondie du système de transport ferroviaire national ;
 - l'information des tiers, usagers, clients, décideurs publics, autres acteurs du secteur ou citoyens, telle que prévue par l'article L. 2132-7 du code des transports qui vise « *toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire* ».
8. Contribuent notamment à la réalisation de ce dernier objectif la publication de rapports et la mise à disposition de notes de conjoncture synthétiques périodiques, comprenant des indicateurs agrégés et des données expurgées des informations couvertes par les secrets protégés par la loi.
9. Pour être en mesure d'assurer les missions qui lui sont attribuées, l'Autorité doit nécessairement disposer d'informations fiables, précises et détaillées (par zone géographique, par type d'activité et de trafic, par entreprise) sur le secteur, dont la collecte fait l'objet des décisions susvisées. Ces informations sont en outre recueillies à une fréquence régulière pour permettre un suivi et une appréciation efficaces des évolutions du secteur.

1.2.L'Autorité peut, au titre de ses pouvoirs de collecte, imposer la transmission de données notamment aux gestionnaires d'infrastructure

10. L'article L. 2132-7 du code des transports précise en particulier, pour le secteur ferroviaire, que l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires, les autres candidats au sens du livre Ier de la deuxième partie du présent code et la SNCF* ».
11. Ce même article impose aux gestionnaires d'infrastructure, aux exploitants d'infrastructures de service, aux entreprises ferroviaires, aux autres candidats et à la SNCF de communiquer à l'Autorité « *toute information statistique concernant l'utilisation des infrastructures, la consistance et les caractéristiques de l'offre de transport proposée, la fréquentation des services, ainsi que toute information relative aux résultats économiques et financiers correspondants* ».
12. Par ailleurs, aux termes de l'article L. 1264-2 du code des transports, pour l'accomplissement de ses missions, l'Autorité, d'une part, « *dispose d'un droit d'accès à la comptabilité des gestionnaires d'infrastructure, des exploitants d'installations de service, des entreprises ferroviaires et des autres candidats, au sens du livre Ier de la deuxième partie, de la SNCF, des exploitants de services de transport public urbain dans la région d'Ile-de-France sur les réseaux dont la Régie autonome des transports parisiens assure la mission de gestionnaire technique, de la Régie autonome des transports parisiens, [...] ainsi qu'aux informations économiques, financières et sociales nécessaires.* », d'autre part, peut « *recueillir toutes les informations utiles* » auprès des mêmes entités.

¹ Décision n° 2016-085 du 31 mai 2016 ; décision n° 2017-065 du 5 juillet 2017 ; décision n° 2019-020 du 11 avril 2019.

13. Les dispositions précitées permettent à l'Autorité d'imposer aux entités concernées la transmission de données ou d'informations nécessaires à l'accomplissement des missions susmentionnées, sans que ces dernières puissent s'y soustraire en invoquant le secret des affaires.
14. Enfin, l'Autorité rappelle que le défaut de communication des informations sollicitées constitue un manquement susceptible d'être sanctionné en application de l'article L. 1264-7 du code des transports. L'article L. 1264-9 du même code définit les sanctions encourues.

1.3. Dans le cadre de la présente décision, l'Autorité souhaite élargir le champ de sa collecte régulière de données auprès des gestionnaires d'infrastructure

15. En complément de la décision du 11 avril 2019 susvisée, l'Autorité a, depuis son adoption, procédé à plusieurs collectes ponctuelles de données visant :

- le suivi, sur un échancier de collecte plus fréquent (mensuel), d'indicateurs agrégés du trafic ferroviaire fret et de voyageurs ;
- le suivi des suppressions de trains de fret et de trains de voyageurs ;
- le suivi détaillé des revenus et des coûts de gestion d'infrastructure.

La collecte de ces données à une fréquence régulière contribue au suivi, par l'Autorité, du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, notamment aux fins d'éclairage des pouvoirs publics sur la performance économique des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire. Elle doit également permettre d'informer les tiers sur les évolutions les plus récentes des activités de transport ferroviaire et le suivi de la qualité de service dans le secteur ferroviaire, conformément au projet stratégique 2024-2029 de l'Autorité².

16. Dans une démarche de fiabilisation des données relatives au fret ferroviaire, visant à améliorer l'information des tiers, l'Autorité doit également disposer d'un suivi à maille fine des circulations ferroviaires de transport combiné. La présente décision instaure ainsi un suivi distinct, au sein des bases de données de l'Autorité, des circulations ferroviaires de transport de marchandises relevant du transport combiné rail/route-mer-fleuve.

2. Informations demandées

17. Pour la réalisation des missions et des objectifs susmentionnés, et en application de l'article L. 2132-7 du code des transports, les informations demandées dans le cadre de la collecte de données, telles que précisées ci-après, concernent l'activité de SNCF Réseau et de tout gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire reliée au réseau ferré national (ci-après « RFN »).

² « Objectiver la qualité du service offert par les gestionnaires d'infrastructures par des études ou la publication d'indicateurs. »
Projet stratégique 2024-2029 de l'Autorité de régulation des transports (page 16).

2.1. Informations concernant les caractéristiques et l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire

18. Pour réaliser ses analyses, l'Autorité doit disposer d'informations techniques relatives aux caractéristiques physiques de l'infrastructure ferroviaire. À cette fin, sont transmis à l'Autorité le référentiel cartographique du réseau ferroviaire (au format SIG de type shapefile ou tout autre format exploitable équivalent), les informations listées ci-après ainsi que tout document complémentaire utile de suivi général de l'état du patrimoine³. Ces informations sont détaillées par catégorie de voies principales⁴, avec une ventilation par région administrative (selon le découpage des anciennes régions administratives) d'une part, et par établissement d'autre part :

- la longueur du réseau, du réseau électrifié et du réseau à grande vitesse (en kilomètres de lignes et de voies principales) ;
- l'âge moyen du réseau ;
- la longueur des voies principales hors d'âge ;
- l'âge relatif de la voie au regard de sa durée de vie théorique⁵ et de ses composantes (rail, ballast et traverses), ainsi que la longueur des voies pour lesquelles cet indicateur est connu ;
- l'âge relatif des appareils de voie au regard de leur durée de vie théorique⁶, ainsi que la longueur des appareils de voie pour lesquels cet indicateur est connu ;
- les kilomètres de voies sous ralentissement (limitations temporaires et permanentes de vitesse).

19. Afin de mieux comprendre l'évolution de la taille et de l'état de l'infrastructure ferroviaire (notamment son âge), il est demandé de fournir les informations listées au paragraphe précédent par portions de ligne⁷ et de transmettre à cette même maille les éléments complémentaires suivants :

- le référentiel géographique des portions de ligne incluant les points kilométriques de début et fin, et les coordonnées géographiques associées ;
- le nombre de voies constitutives de chaque portion. Dans le cas où le nombre de voies n'est pas constant sur l'ensemble de la portion de ligne, il est demandé de fournir la longueur de chaque voie ;
- le statut des voies et des lignes constitutives de chaque portion (fermées à la circulation, déclassées, neutralisées, etc.) au 31 décembre de l'année *N* et au 31 décembre de l'année *N-1*, ainsi que leur catégorie UIC ;
- l'électrification des voies de chaque portion ainsi que le type d'électrification ;
- les types de trafics autorisés : voyageurs, fret ou les deux ;
- la vitesse maximale autorisée sur chaque portion et, le cas échéant, l'existence d'une limitation temporaire ou permanente de vitesse ;
- le type de signalisation et le mode de cantonnement ;
- le type de ligne (ligne, raccordement, voie mère, voie de port, etc.).

³ Dans le cas de SNCF Réseau, il s'agit du dossier connaissance du patrimoine.

⁴ Dans le cas de SNCF Réseau, catégorie dite « UIC ».

⁵ Dans le cas de SNCF Réseau, cet indicateur correspond à l'indice de consistance de la voie courante (ICV).

⁶ Dans le cas de SNCF Réseau, cet indicateur correspond à l'indice de consistance des appareils de voie.

⁷ Une portion de ligne correspond à un tronçon présentant des caractéristiques techniques homogènes.

20. Afin d'analyser les conditions d'accès au réseau ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations sur le fonctionnement du système d'allocation des capacités de circulation. Les indicateurs collectés par l'Autorité doivent rendre compte à la fois des comportements des demandeurs de capacité et de la qualité des réponses apportées par le GI⁸. Les indicateurs demandés sont à détailler par demandeur de capacité (entreprise ferroviaire tractionnaire ou candidat) et par type de trafic :

- le suivi des demandes et des capacités allouées à la publication de l'horaire de service (ci-après « HDS ») (septembre A-1) :
 - sillons-jours demandés, dont sillons-jours commandés au service (DS) mais touchés par des demandes tardives au service (DTS) dans la même vie du sillon ;
 - sillons-jours et sillons-kilomètres attribués « fermes » ;
 - sillons-jours « à l'étude » ;
 - sillons-jours non attribués, dont sillons-jours des demandes irréalisables, sillons-jours commandés deux fois, sillons-jours commandés en DS mais touchés par des DTS dans la même vie du sillon (hors demandes répondues irréalisables), sillons-jours des demandes irrecevables, sillons-jours sans fiches de tracés et sillons-jours exclus pour non-qualité de l'outil de suivi de production ;
 - sillons-jours non traités ;
- le suivi des sillons à la certification de l'HDS (novembre A-1) :
 - sillons-jours « fermes » modifiés ou supprimés par le demandeur et par le GI, entre le début de la construction et la certification de l'HDS. Cet indicateur permettra notamment de refléter différents comportements de demande d'allocation de capacités ;
 - sillons-jours et sillons-kilomètres facturés ;
- le suivi des sillons à l'étude pour les demandes au service (DS et DTS) :
 - sillons-jours affermis ;
 - sillons-jours non attribués ;
 - sillons-jours modifiés ou supprimés par le demandeur ;
 - sillons-jours non traités. Les raisons expliquant le non-traitement de ces sillons-jours doivent être précisées ;
- le suivi du traitement des demandes en adaptation formulées pendant l'HDS (état des lieux collecté après la fin de l'HDS). Les informations sont détaillées selon la situation avant J-40, entre J-40 et J-7, et après J-7, J étant le jour de circulation. Cette distinction permet d'évaluer plus finement l'impact, en termes de demandes de sillons, de l'anticipation du pré-opérationnel à J-40 :
 - suppressions de sillons-jours par le demandeur ;
 - créations de sillons-jours par le demandeur ;
 - modifications de sillons-jours par le demandeur ;
 - sillons-jours attribués et non attribués par le GI ;

⁸ Pour les gestionnaires d'infrastructure dont les processus d'allocation de capacités diffèrent de ceux de SNCF Réseau, les indicateurs à fournir peuvent différer de ceux listés, selon le suivi mis en place.

- les sillons-jours modifiés ou supprimés par les demandeurs ou le GI, entre la certification de l'HDS et la fin du service annuel ;
- les sillons et sillons-km commandés en dernière minute ;
- une extraction des systèmes d'information liés à la commande de l'ensemble des sillons en fin d'HDS⁹.

21. Afin d'analyser le niveau de disponibilité de l'infrastructure ferroviaire et l'utilisation des capacités pour les besoins du GI, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations relatives aux fenêtres de capacités réservées, d'une part, et utilisées, d'autre part, pour les besoins de maintenance et de travaux :

- la programmation des capacités réservées pour les travaux¹⁰ (à l'ouverture de la commande des sillons) ;
- la programmation des capacités réservées pour les travaux à la clôture des commandes de sillons (mi-avril A-1), à la publication de l'HDS (septembre A-1), en début d'HDS (mi-décembre A-1), en cours d'HDS (fin mai A), et en fin d'HDS (mi-décembre A) ;
- l'ensemble des fenêtres travaux qui ont été utilisées sur l'HDS (état des lieux postérieur à l'HDS).

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 4 du fichier annexe à la présente décision.

22. Afin d'analyser le degré d'utilisation du réseau ferroviaire, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations portant sur les circulations effectivement réalisées à la suite de l'allocation des capacités, à savoir :

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

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 5 du fichier annexe à la présente décision.

⁹ GESICO et DSDM dans le cas de SNCF Réseau.

¹⁰ Dans le cas de SNCF Réseau, le Programme Général des Fenêtres (PGF) en décembre A-2 de l'HDS.

23. Afin de concourir au suivi, par l'Autorité, de la qualité de service dans le secteur ferroviaire, celle-ci doit disposer d'un suivi des circulations de trains de fret et de voyageurs supprimées ainsi que des causes de ces suppressions.
24. Les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance annuelle, sont, pour chaque circulation supprimée après J-1 à 17 h :
- l'identifiant (numéro) de la circulation, la date et l'heure de départ prévues, la structure suiveuse et le caractère total ou partiel de la suppression ;
 - l'identifiant (numéro) de l'incident origine associé (IO), ses dates et heures de début et de fin et son lieu ;
 - le type d'incident, de défaillance et de ressource défaillante de l'incident origine ;
 - la structure responsable ;
 - les codes et libellés des points remarquables (CI) et codes chantier (CH) de début et de fin de l'incident origine.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 6 du fichier annexe à la présente décision.

25. Afin de concourir au suivi, par l'Autorité, des évolutions les plus récentes des activités de transport ferroviaire, en vue notamment de permettre une mise à jour fréquente des tableaux de bord de l'Autorité (<https://opendata.autorite-transports.fr/>) sur les dynamiques du transport ferroviaire, celle-ci doit disposer, à une fréquence mensuelle, d'informations portant sur le trafic effectif des services ferroviaires de transport de fret et de voyageurs.
26. Les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance mensuelle, sont, par type d'utilisateur de l'infrastructure et type d'activité (TER, TET, Transilien, TAGV domestique, TAGV international, fret conventionnel, fret combiné ou autre), le trafic mensuel global en nombre de circulations et trains.km.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 7 du fichier annexe à la présente décision.

27. Enfin, l'analyse du fonctionnement du marché ferroviaire amont doit nécessairement prendre en compte le suivi de la qualité de l'exploitation de l'infrastructure. Il est demandé à cette fin de fournir les indicateurs suivants :
- au total sur le réseau exploité et par entreprise ferroviaire tractionnaire :
 - le nombre moyen de minutes perdues pour 100 km parcourus (taux de régularité à 5 minutes 0 secondes) ;
 - le cumul des minutes perdues et leur répartition par cause ;
 - le nombre d'événements-origines maîtrisables par le GI.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 8 du fichier annexe à la présente décision.

2.2. Informations relatives aux résultats économiques et financiers

28. Afin de concourir au suivi du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, aux fins notamment d'éclairage des pouvoirs publics sur la performance économique des GI, l'Autorité doit disposer d'un suivi détaillé des ressources et charges de gestion de l'infrastructure ferroviaire.
29. À cette fin, sont transmis à l'Autorité, à échéance annuelle, les informations détaillées ci-après concernant les charges d'exploitation, les dépenses d'investissement, les ressources, les autres flux économiques et les opérations financières affectant l'équilibre économique des GI.

30. Concernant les charges d'exploitation du GI, sont transmises à l'Autorité les informations suivantes :

- concernant les charges liées à la gestion de la circulation :
 - le détail par zone géographique et par nature des charges de gestion de la circulation, à la maille la plus fine disponible sans clé d'affectation ;
 - le référentiel descriptif des zones géographiques ;
 - le détail des charges non géographisées de gestion de la circulation, selon la même nomenclature de poste de charges que les charges géographisées ;
 - les unités d'œuvres associées à la nature des charges (nombre d'équivalents temps plein ou heures de main-d'œuvre) ;
- concernant les charges de surveillance et d'entretien du réseau :
 - le détail par segment de gestion, par destination et par nature, des charges de surveillance et d'entretien du réseau ;
 - le référentiel descriptif des segments de gestion permettant d'identifier les points kilométriques de début et de fin ;
 - le détail des charges non géographisées de surveillance et d'entretien du réseau, selon la même nomenclature de poste de charges que les charges géographisées ;
 - les unités d'œuvre associées à la nature des charges (nombre d'équivalents temps plein, heures de main-d'œuvre ou quantité de matière, par exemple) ;
 - les unités d'œuvre associées à la destination des charges ;
- concernant les autres charges d'exploitation :
 - le détail par segment de gestion, par destination et par nature, des charges ;
 - le référentiel descriptif des segments de gestion ou zones géographiques ;

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 9 du fichier annexe à la présente décision.

31. Concernant les dépenses d'investissement réalisées par le GI, sont transmises à l'Autorité les informations suivantes :

- le détail des dépenses d'investissement réalisées durant l'exercice, par compte projet ;
- l'identification des projets par les portions de ligne concernées ainsi que les points kilométriques de début et de fin ;
- les unités d'œuvre associées à la destination des investissements par compte projet (nombre de kilomètres de voies renouvelées, nombre d'appareils de voie renouvelés, nombre de kilomètres de caténaires renouvelés, etc.) ;
- le détail des dépenses d'investissement, en distinguant celles immobilisées (CAPEX) de celles comptabilisées en charges d'exploitation (OPEX) ;
- les dotations aux amortissements ainsi que la rémunération du capital selon la même maille géographique que les dépenses d'investissement.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 10 du fichier annexe à la présente décision.

32. Concernant les ressources du GI, sont transmises à l'Autorité les informations suivantes :

- le détail de toutes les redevances facturées, ventilé par année civile de prestation, entreprise ferroviaire, demandeur de capacité, activité, convention, type de trafic et type de parcours ; les entreprises ferroviaires, les demandeurs de capacité et les types de convoi sont identifiés par leurs codes d'identification respectifs¹¹ ;
- le détail du calcul de toutes les redevances facturées, permettant d'identifier le nombre d'unités d'œuvre rattachées à chacune des circulations ; le montant total des compensations fret perçues ;
- le détail des autres produits du chiffre d'affaires, ventilé par catégorie de produits et par client ;
- le détail des subventions d'exploitation, ventilé par organisme subventionnaire et par objet de la subvention.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 11 du fichier annexe à la présente décision.

33. Afin de permettre à l'Autorité de suivre l'équilibre entre les encaissements et les décaissements du GI et de reconstituer son flux de trésorerie disponible, sont transmises à l'Autorité les informations suivantes :

- le détail des ressources, ventilé entre les redevances et loyers perçus, les autres produits, les subventions d'exploitation, les subventions d'investissement et le fonds de concours ;
- le détail des emplois, ventilé entre les dépenses d'exploitation, les flux financiers et les dépenses d'investissement ;
- le montant total des ressources, le montant total des emplois et le flux de trésorerie disponible ;
- pour toute opération renseignée dans une rubrique « Autres », une description précisant la nature de l'encaissement ou du décaissement.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 12 du fichier annexe à la présente décision.

34. En complément des informations économiques et financières recueillies aux points précédents, le GI transmet le rapport des commissaires aux comptes sur les comptes de l'entreprise, ainsi que les comptes annuels complets (bilan, compte de résultat et annexes), afin de permettre à l'Autorité de disposer des éléments d'appréciation relatifs aux comptes de l'entreprise.

¹¹ Dans le cas de SNCF Réseau, codes UI et TCT.

3. Format des données collectées

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

4. Fréquence et calendrier de la collecte d'information

36. L'Autorité collecte les informations décrites aux sections 2.1 et 2.2 selon la fréquence et le calendrier de transmission suivants :

Nature des informations	Fréquence et calendrier de transmission
Caractéristiques du réseau (paragraphes 18 et 19 – annexe onglet 3)	Collecte annuelle à compter de l'année 2026. Les informations portant sur l'année N sont à transmettre au plus tard le 30 avril de l'année $N+1$.
Allocation des capacités (paragraphes 20 et 21 – annexe onglet 4)	Collecte annuelle à compter de l'HDS 2026. Les capacités allouées à la construction du service et à la facturation doivent être transmises au plus tard le 15 novembre de l'année $N-1$ pour l'HDS de l'année N . (exemple : 15 novembre 2026 pour l'HDS 2027) Le suivi des demandes en adaptation, des modifications et suppressions est à transmettre au plus tard le 15 mars de l'année $N+1$ pour l'HDS de l'année N . (exemple : 15 mars 2027 pour l'HDS 2026) Les informations relatives aux fenêtres de capacités réservées et utilisées par le GI pour les besoins de maintenance et de travaux sont à transmettre au plus tard le 15 mars de l'année $N+1$. (exemple : 15 mars 2027 pour l'HDS 2026)
Circulations réalisées (paragraphe 22 – annexe onglet 5)	Collecte annuelle à compter de l'année 2026. Les informations sont à transmettre au plus tard le 15 mars de l'année $N+1$.
Circulations supprimées (paragraphes 23 et 24 – annexe onglet 6)	Collecte annuelle à compter de l'année 2025. Les informations sont à transmettre au plus tard : - le 15 septembre 2026 pour l'année 2025 ; - le 15 mars de l'année $N+1$ pour les années 2026 et suivantes.
Circulations du mois m (paragraphes 25 et 26 – annexe onglet 7)	Collecte ponctuelle pour l'année 2026 : les informations sont à transmettre au plus tard le 15 mars 2027 pour l'année 2026. Collecte mensuelle à compter de l'année 2027 : les informations sont à transmettre au plus tard le 15 du mois $m+3$ pour le mois m (i.e., en première échéance, au plus tard le 15 avril 2027 pour le mois de janvier 2027).

Nature des informations	Fréquence et calendrier de transmission
Qualité de l'exploitation de l'infrastructure (paragraphe 27 – annexe onglet 8)	Collecte annuelle à compter de l'année 2027. Les informations sont à transmettre au plus tard le 15 mars de l'année N+1.
Résultats économiques et financiers (section 2.2 – annexe onglets 9 à 12)	Collecte annuelle à compter de l'exercice 2025. Les informations relatives : - aux redevances facturées sont à transmettre au plus tard le 15 mars de l'année N+1 ; - aux encaissements et décaissements permettant de reconstituer le flux de trésorerie disponible sont à transmettre au plus tard le 15 septembre 2026 pour l'année 2025 et au plus tard le 15 mars de l'année N+1 ; - aux charges d'exploitation et aux dépenses d'investissement relevant de la comptabilité analytique et affectées à une maille géographique fine sont à transmettre au plus tard le 15 septembre de l'année N+1. Les autres informations sur les résultats comptables de l'exercice N sont à transmettre au plus tard le 15 septembre de l'année N+1.

5. Utilisation des données collectées

37. L'Autorité rappelle, à toutes fins utiles, que les agents de ses services sont soumis à des obligations légales et réglementaires rappelées par la charte de déontologie de l'Autorité, notamment au secret et à la discrétion professionnels¹².
38. L'Autorité rappelle également avoir adopté des lignes directrices relatives à la protection des informations relevant du secret des affaires dans une décision n° 2023-029 du 15 juin 2023. Ces lignes directrices présentent (i) le cadre juridique applicable en matière de secret des affaires, (ii) les informations et données pouvant bénéficier, dans le cadre d'une publication d'un avis, d'une décision ou d'un document par l'Autorité, de la protection au titre du secret des affaires et (iii) les modalités de demande d'occultation d'informations protégées par le secret des affaires.
39. Les données collectées seront conservées, traitées et utilisées au sein de l'Autorité, dans des conditions strictement encadrées, pour l'exercice de ses différentes missions. En tout état de cause, les données collectées ne pourront être utilisées ni dans le cadre de procédures de règlement de différend, ni dans le cadre de procédures de sanction.
40. La sécurité et la confidentialité des données collectées, stockées et traitées par l'Autorité au sein de son système d'information sont assurées au travers de la mise en œuvre de sa politique de sécurité des systèmes d'information. Cette dernière, basée sur les principes de la Politique de sécurité des systèmes d'information de l'État (PSSI-E), suit les recommandations de l'Agence nationale de sécurité des systèmes d'information (ANSSI) et déploie les dispositifs idoines. Les accès aux données sont notamment régis par un modèle d'habilitation fondé sur les rôles et l'organisation, si bien que ne peuvent accéder aux données que les agents chargés de leur traitement. Cette politique garantit ainsi la sécurité et la confidentialité sur l'ensemble du cycle de vie de la donnée, de sa collecte à son utilisation finale.

¹² Décision n° 2020-026 du 26 mars 2020 portant adoption de la charte de déontologie de l'Autorité de régulation des transports.

41. Outre l'utilisation qui en sera faite, pour les besoins propres à l'exercice de ses missions de régulation, par l'Autorité, les données collectées pourront également alimenter des actions d'information, dans le respect des secrets protégés par la loi. Dans ce cadre, l'Autorité prévoit de publier sur son site internet et dans son rapport annuel des indicateurs agrégés portant sur l'infrastructure et les services ferroviaires, afin de répondre au besoin d'information des usagers, des clients et du grand public. Ces indicateurs agrégés pourront, par exemple, rendre compte des caractéristiques et du degré d'utilisation de l'infrastructure, des charges et des investissements réalisés et des résultats économiques des gestionnaires d'infrastructure.
42. Sous les mêmes réserves tenant à la protection des secrets protégés par la loi, l'Autorité pourra utiliser, le cas échéant, les informations collectées pour des travaux de recherche académique (avec des établissements ayant une mission de service public de recherche, de développement ou d'études), au sein d'associations comprenant d'autres autorités de régulation dans le secteur ferroviaire ou pour des présentations dans le cadre de manifestations publiques (colloques, séminaires, conférences, etc.). L'Autorité s'assurera de la préservation de la confidentialité des informations publiées ou communiquées.
43. Les obligations mises à la charge de l'Autorité, en vertu de l'article L. 312-1-1 du code des relations entre le public et l'administration, concernant notamment la publication de données et informations qui présenteraient pour le public un intérêt économique et qui ont été recueillies dans le cadre de ses missions, ne remettent pas en cause la confidentialité des données couvertes par des secrets protégés par la loi.

DÉCIDE

- Article 1** Les gestionnaires d'infrastructure transmettent à l'Autorité les informations mentionnées en annexe selon la fréquence et le calendrier précisés à la section 4 de la présente décision.
- Article 2** La décision n° 2019-020 du 11 avril 2019 relative à la transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire est abrogée.
- Article 3** Le secrétaire général de l'Autorité est chargé de l'exécution de la présente décision et de sa publication sur le site internet de l'Autorité.

La présente décision sera publiée sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté la présente décision le 9 juillet 2026.

Présents :

Monsieur Thierry Guimbaud, président ;
Madame Sophie Auconie, vice-présidente ;
Monsieur Charles Guené, vice-président.

Le président

Thierry Guimbaud

ANNEXE 1 – ANNEXE DE TRANSMISSION DES INFORMATIONS DEMANDÉES

Voir fichier annexe à la décision : '*annexe décision de collecte 2026-054 GI.xlsx*'