

Décision n° 2026-055 du 9 juillet 2026

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

L'essentiel

En application de la présente décision, l'ensemble des entreprises ferroviaires de voyageurs et les autres candidats actifs sur le réseau ferré national (ci-après « RFN ») 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 la consistance de l'offre de transport de voyageurs, notamment en matière de qualité de service et de matériel roulant utilisé ;
- (ii) l'offre, la fréquentation et les recettes des services de transport de voyageurs, ainsi que les indicateurs dérivés, notamment le taux d'occupation et le niveau des prix ;
- (iii) les résultats économiques et financiers des entreprises concernées.

Cette décision abroge la précédente décision n° 2021-018 du 11 mars 2021 relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs. Cette actualisation s'inscrit dans un double objectif :

- d'une part, l'intégration de collectes ponctuelles contribuant au suivi, par l'Autorité, (i) des évolutions les plus récentes des activités de transport ferroviaire en termes d'offre et de fréquentation, (ii) du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire (suivi des caractéristiques du matériel roulant et des consommations d'énergie de traction), (iii) de la concurrence et (iv) de la soutenabilité des péages ferroviaires au sens de la directive 2012/34/UE (suivi des résultats d'exploitation détaillés). Cette intégration vise ainsi à fournir aux entreprises ferroviaires et aux autres candidats un cadre simplifié et unifié de collecte des informations nécessaires à ce suivi ;
-

-
- d'autre part, l'intégration de nouveaux indicateurs, en nombre limité, concourant également à l'accomplissement des missions de l'Autorité afin de répondre aux besoins de suivi de la performance économique des entreprises de transport et de la soutenabilité des péages ferroviaires (suivi de l'emport et des prix), ainsi qu'au suivi de la qualité de service dans le secteur ferroviaire (suivi des passagers affectés par des annulations). Cette évolution vise ainsi à disposer d'indicateurs utiles à la régulation du secteur ferroviaire et à l'information des tiers, usagers, clients, décideurs publics, autres acteurs du secteur ou citoyens, dans le respect des secrets protégés par la loi.

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.

Cette synthèse a un caractère strictement informatif. Elle ne saurait se substituer aux motifs et conclusions ci-après, qui seuls font foi.

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	5
1.1. L'Autorité doit disposer d'informations régulières pour assurer le suivi du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire.....	5
1.2. L'Autorité peut, au titre de ses pouvoirs de collecte, imposer la transmission de données notamment aux entreprises ferroviaires et aux autres candidats.....	6
1.3. Dans le cadre de la présente décision, l'Autorité souhaite élargir le champ de sa collecte régulière de données auprès des entreprises ferroviaires et des autres candidats.....	7
2. Informations demandées	8
2.1. Informations concernant les caractéristiques et la consistance de l'offre de transport de voyageurs	9
2.2. Informations concernant l'offre et la fréquentation des services de transport de voyageurs	10
2.3. Informations détaillées concernant l'emport des trains et les prix des services ferroviaires librement organisés.....	11
2.4. Informations relatives aux résultats économiques et financiers	11
3. Format des données collectées	12
4. Fréquence et calendrier de la collecte d'information	12
5. Utilisation des données collectées	14
DÉCIDE	15
Annexe 1 – Annexe de transmission des informations demandées.....	16

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, en application de l'article L. 3111-23 du code des transports, l'Autorité doit établir chaque année un « *rapport, détaillé à l'échelle de chaque région française, [...] évalu[ant] l'offre globale de transports interurbains existante. Il comporte toutes recommandations utiles. Il est adressé au Gouvernement et au Parlement* ». Il est donc attendu de l'Autorité qu'elle rende compte notamment de l'offre régionale de transport, y compris de transport ferroviaire.
4. Les missions imparties à l'Autorité au titre des 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 et portant notamment sur les domaines suivants :
 - l'utilisation du réseau ferroviaire, en particulier en ce qui concerne le fonctionnement du système de réservation et d'allocation des capacités ;
 - la consistance et la qualité de l'offre de transport ferroviaire ;
 - les caractéristiques et le comportement de la demande finale ;
 - la performance économique et les modèles d'affaires des entreprises de transport ;
 - l'évaluation des politiques publiques du secteur.

5. La Régie autonome des transports parisiens (ci-après « la RATP ») exploite deux services de transport public de voyageurs circulant sur le réseau express régional (ci-après « RER »), qui est en connexion avec le réseau ferré national (ci-après « RFN ») : les RER A et RER B¹. Ces deux services de transport forment une composante de l'offre régionale de transports en région Île-de-France. Afin d'assurer une cohérence globale à ses analyses, études et publications relatives au système de transport ferroviaire national, et comme le permet l'article L. 2132-7-1 du code des transports, l'Autorité complète la présente décision de collecte par une autre collecte auprès de la RATP, en sa qualité d'opérateur de transport, pour les RER A et RER B. Cela lui permettra ainsi de disposer d'informations complètes relatives à tous les services de transport public de voyageurs circulant sur le réseau RER, qu'il soit une infrastructure de transport guidé ou une infrastructure située sur le RFN.
6. Ces travaux, auxquels se rattachent les précédentes décisions² de l'Autorité et la présente décision, s'inscrivent dans une double perspective :
 - la régulation du secteur, qui, pour les besoins des décisions et avis à rendre par l'Autorité, implique une connaissance approfondie du système de transport ferroviaire national ;
 - l'information des tiers, usagers, clients, décideurs publics, autres acteurs du secteur ou citoyens, telle que prévue par l'article L. 2132-7 du code des transports qui vise « toutes actions d'information utiles dans le secteur ferroviaire ».
7. Contribuent notamment à la réalisation de ce dernier objectif la publication de rapports et la mise à disposition de notes de conjoncture synthétiques périodiques, comprenant des indicateurs agrégés et des données expurgées des informations couvertes par les secrets protégés par la loi.
8. Pour être en mesure d'assurer les missions qui lui sont attribuées, l'Autorité doit nécessairement disposer d'informations fiables, précises et détaillées (par zone géographique, par type d'activité et de trafic, par entreprise) sur le secteur, 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 entreprises ferroviaires et aux autres candidats

9. L'article L. 2132-7 du code des transports précise en particulier, pour le secteur ferroviaire, que l'Autorité « *peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information 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* ».

¹ S'agissant du RER A, la RATP exploite le tronçon entre Saint-Germain-en-Laye et Nanterre-Préfecture, puis, les sections entre Nanterre-Préfecture, Vincennes, et Boissy-Saint-Léger / Marne-la-Vallée – Chessy tandis que s'agissant du RER B, elle exploite les sections entre Gare du Nord et Robinson / Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

² Décision n° 2016-052 du 13 avril 2016 ; décision n° 2017-045 du 10 mai 2017 ; décision n° 2021-018 du 11 mars 2021.

10. 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* ».
11. 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.
12. 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.
13. 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 entreprises ferroviaires et des autres candidats

14. En complément de la décision du 11 mars 2021 susvisée, l'Autorité a, depuis l'adoption de cette décision, procédé à plusieurs collectes ponctuelles de données visant :
- le suivi sur un échancier de collecte plus fréquent (mensuel) d'indicateurs agrégés de fréquentation des trains de voyageurs ;
 - le suivi des caractéristiques et de l'affectation du matériel roulant des services voyageurs ;
 - le suivi des consommations et des coûts de l'énergie de traction de ces matériels roulants ;
 - le suivi, à une maille géographique plus fine, des résultats économiques d'exploitation des services de transport de voyageurs.

15. Dès lors que ces données concourent à l'accomplissement des missions de l'Autorité, il apparaît à présent nécessaire de les collecter à une fréquence régulière. En effet :
- la collecte contribue au suivi, par l'Autorité, du bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, notamment (i) au suivi des évolutions les plus récentes des activités de transport ferroviaire en termes d'offre et de fréquentation et d'indicateurs dérivés (taux d'occupation), (ii) au suivi de la performance économique des entreprises de transport dans un contexte de volatilité possible des prix de l'énergie, ainsi que (iii) à l'identification des freins pouvant exister dans l'acquisition et le déploiement de matériels roulants, pour les services librement organisés et conventionnés, et leur adéquation à la demande de transport ferroviaire ; et
 - la collecte, à une maille fine, des résultats d'exploitation des services ferroviaires apparaît nécessaire (i) pour assurer le suivi, par l'Autorité, du développement de la concurrence, et (ii) pour apprécier la soutenabilité des péages ferroviaires³.
16. De plus, afin de concourir au suivi de la performance économique des entreprises de transport ferroviaire et de la soutenabilité des péages ferroviaires, l'Autorité doit également disposer d'un suivi à une maille fine d'indicateurs de fréquentation et de prix, collectés jusqu'à présent, aux termes des décisions susvisées, à des mailles agrégées (par mois par liaison). À compter de l'entrée en vigueur de la présente décision, l'Autorité collectera ainsi des informations permettant de suivre :
- la dispersion des prix effectifs payés par les usagers finaux des services ferroviaires librement organisés ;
 - l'emport des trains librement organisés à la maille de chaque circulation ferroviaire.
17. Enfin, afin de concourir au suivi de la qualité de service dans le transport ferroviaire, l'Autorité doit également disposer d'un suivi du nombre de passagers affectés par des annulations de trains ainsi que du montant des indemnisations qui leur ont été accordées. Ces données visent à compléter les indicateurs déjà collectés concernant les passagers affectés par des retards de trains.
18. Le suivi d'indicateurs de prix et de qualité de service participe notamment à la mise en œuvre du projet stratégique 2024-2029 de l'Autorité, qui retient comme objectif de « *permettre aux usagers d'effectuer des choix de mobilité éclairés* » afin de « *veiller à une mobilité fluide, à prix maîtrisés* »⁴.

2. Informations demandées

19. Pour la réalisation des missions et des objectifs susmentionnés, et en application de l'article L. 2132-7 du code des transports, les informations demandées dans le cadre de la collecte de données, telles que précisées ci-après, concernent l'activité des entreprises ferroviaires de voyageurs et des autres candidats sur le RFN.
20. Les entreprises ferroviaires transmettent les informations relatives aux trafics effectués sous leur certificat de sécurité. Les autres candidats transmettent les informations relatives aux trafics pour lesquels ils sont à l'origine de la commande de sillon.

³ Au sens de l'article 32, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

⁴ « *Poursuivre et compléter le suivi des indicateurs de prix et de qualité de service réalisé par l'ART dans le cadre de ses publications sectorielles ou multimodales afin de contribuer à l'information des usagers, d'une part, et à l'amélioration de la qualité de service via des incitations réputationnelles, d'autre part.* » - [Projet stratégique 2024-2029 de l'Autorité de régulation des transports](#) (page 19).

2.1. Informations concernant les caractéristiques et la consistance de l'offre de transport de voyageurs

21. Afin d'analyser les caractéristiques et la consistance de l'offre de transport, il est nécessaire que l'Autorité recueille des informations portant sur l'offre de transport programmée et effectivement réalisée à la suite de l'allocation des capacités. Afin de caractériser finement cette offre de transport, l'Autorité doit disposer de certaines informations à la maille des lignes⁵ et des origines/destinations exploitées au sein de chaque ligne.
22. À cette fin, les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance semestrielle, sont, pour chaque ligne opérée, par mois :
- la liste des dessertes de la ligne (identifiant UIC et libellé du point d'arrêt), leur ordre de desserte, le temps de trajet moyen annoncé et la distance kilométrique ferroviaire entre chaque point d'arrêt ;
 - le nombre de trains ayant circulé ;
 - la liste des trains annulés ou déprogrammés (numéro de train, date de circulation initialement prévue et date ou délai de suppression) ;
 - la liste des trains en retard à l'arrivée de plus de 4 minutes 59 secondes à chaque point d'arrêt (numéro de train et date) et les minutes de retard.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans les onglets 1, 7 et 8 du fichier annexe à la présente décision.

23. Afin de mesurer l'adéquation de l'offre à la demande de transport ferroviaire et les possibles freins dans l'acquisition et le déploiement de matériels roulants, l'Autorité doit disposer d'un suivi des matériels roulants disponibles et mis en service par ligne et de leurs caractéristiques (capacité d'emport, vétusté, équipements de signalisation, amortissement).
24. À cette fin, les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance annuelle, sont, pour chaque matériel ferroviaire mis en service sur le RFN :
- l'âge du matériel roulant à la date de suivi et ses dates de mise en service, d'opération de mi-vie (si effective à la date de suivi) et de radiation prévue ;
 - le nombre de caisses et la capacité d'emport du matériel roulant ;
 - les équipements embarqués de signalisation ;
 - la valeur brute et la valeur nette comptable du matériel et sa durée d'amortissement ;
 - le statut (en service ou hors service) du matériel roulant à la date de suivi ;
 - les lignes (ou groupement de lignes) d'affectation du matériel roulant.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 13 du fichier annexe à la présente décision.

25. L'analyse des caractéristiques de l'offre de transport doit nécessairement prendre en compte la qualité de service offerte aux usagers et clients. Les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance semestrielle, sont :
- les causes de déprogrammation, d'annulation et de retard ;

⁵ Une ligne est définie par (1) une origine et une destination finale et (2) une politique commerciale d'arrêt constante pour l'ensemble des arrêts desservis. Sont donc comptabilisés en lignes distinctes les services différents ayant une même origine et destination finale (exemple : service direct, semi-direct ou service omnibus).

- le nombre de voyageurs concernés par des retards à l'arrivée à chaque point d'arrêt de plus de 4 minutes 59 secondes pour les services à réservation obligatoire et pour les services conventionnés disposant d'un suivi possible de ce nombre de voyageurs ;
- le nombre de voyageurs concernés par des annulations pour les services à réservation obligatoire et pour les services conventionnés disposant d'un suivi possible de ce nombre de voyageurs ;
- le nombre de voyageurs ayant manqué une correspondance ferroviaire parmi les voyageurs concernés par les retards mentionnés au deuxième tiret ;
- le nombre de voyageurs indemnisés pour cause de retard ou d'annulation par type d'activité, et le montant des indemnités qui leur sont accordées.

➤ Ces indicateurs sont détaillés dans les onglets 7, 8 et 9 du fichier annexe à la présente décision.

2.2. Informations concernant l'offre et la fréquentation des services de transport de voyageurs

26. Afin de développer une compréhension fine de l'offre et de la demande de transport ferroviaire en vue d'analyser l'adéquation de l'offre de transport ferroviaire à la demande finale et de mener des études sur l'évolution de la mobilité intermodale des voyageurs, l'Autorité doit disposer des informations portant sur l'offre et la fréquentation des services à la maille des lignes exploitées et des origines/destinations, et à la maille temporelle la plus fine dont disposent les entreprises ferroviaires et les autres candidats.
27. Les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance semestrielle, sont, pour chaque ligne exploitée, par mois, par journée type (jour de semaine, jour de week-end ou jour férié) et par heure de départ du train (ou, à défaut, par tranche horaire ou en distinguant heures de pointe et heures creuses) :
- l'offre des services ferroviaires en nombre de circulations, trains.km et sièges.km ;
 - la fréquentation pour chaque liaison (i.e. origine/destination) commercialisée au sein de la ligne, décomposée par classe de voyage et catégorie de tarification (abonnés ou forfaits, agents ou ayants droit, autres) en nombre de passagers et passagers.km, ainsi que les recettes commerciales associées.

➤ Ces indicateurs sont détaillés dans les onglets 3 et 4 du fichier annexe à la présente décision.

28. Afin de concourir au suivi 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-transport.fr/>) sur les dynamiques et indicateurs clés du transport ferroviaire, l'Autorité doit disposer, à une fréquence mensuelle, d'informations globales agrégées portant sur l'offre et la fréquentation mensuelle des services ferroviaires.
29. Les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance mensuelle, sont :
- l'offre mensuelle globale par type de service ferroviaire en nombre de circulations, trains.km et sièges.km ;
 - la fréquentation mensuelle globale par type de service ferroviaire en nombre de passagers et passagers.km.

➤ Ces indicateurs sont détaillés dans l'onglet 2 du fichier annexe à la présente décision.

30. La source de chacune des informations doit être précisée : libellé de la base de données source, définition des tranches horaires proposées s'il ne s'agit pas de tranches horaires d'un pas de temps d'une heure, méthode de calcul ou d'estimation.

2.3. Informations détaillées concernant l'emport des trains et les prix des services ferroviaires librement organisés

31. Afin de concourir au suivi de la performance économique des entreprises de transport et de la soutenabilité des péages ferroviaires, l'Autorité doit disposer d'un suivi à une maille fine d'indicateurs d'offre, de fréquentation et de prix des services ferroviaires librement organisés.
32. À cette fin, les informations qui doivent être transmises à l'Autorité, à échéance semestrielle, sont, pour chaque ligne exploitée par des services ferroviaires librement organisés, par heure de départ du train (ou, à défaut, par tranche horaire ou en distinguant heures de pointe et heures creuses) :
- par jour de circulation et par numéro de train :
 - la capacité d'emport du train (en nombre de sièges et sièges.km) ;
 - le nombre de passagers et passagers.km transportés ;
 - par mois et par journée type (jour de semaine, jour de week-end ou jour férié), par origine/destination :
 - le nombre de passagers transportés par classe de voyage et par catégorie de tarification (abonnés ou forfaits, agents ou ayants droit, autres) décomposé selon le niveau de prix payé (décile).

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans les onglets 5 et 6 du fichier annexe à la présente décision.

33. La source de chacune des informations doit être précisée : libellé de la base de données source, définition des tranches horaires proposées s'il ne s'agit pas de tranches horaires d'un pas de temps d'une heure, méthode de calcul ou d'estimation.

2.4. Informations relatives aux résultats économiques et financiers

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

- s'agissant du transport conventionné, les comptes de lignes⁶ par nature transmis aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) peuvent être transmis à l'Autorité, sous réserve qu'ils soient cohérents avec les comptes certifiés par activité ;
- afin de vérifier la cohérence entre les données collectées et celles transmises par les entreprises ferroviaires soumises à une obligation de séparation comptable, un tableau explicitant les écarts entre les comptes simplifiés par service issus de la présente décision de collecte et les comptes par service issus des comptes séparés doit être fourni ;
- le détail des subventions d'investissement reçues par activité et par région ;
- les effectifs (ETP) employés pour les activités de transport ferroviaire ;
- le détail par type d'activité des consommations et charges d'énergie de traction (thermique/électrique) des matériels ferroviaires.

☛ Ces indicateurs sont détaillés dans les onglets 10, 11 et 12 du fichier annexe à la présente décision.

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 entreprises ferroviaires et les autres candidats.

4. Fréquence et calendrier de la collecte d'information

36. L'Autorité collecte les informations sur les résultats économiques et financiers décrites à la section 2.4 ainsi que les informations relatives au suivi du matériel roulant décrites à la section 2.1, portant sur les exercices 2025 et suivants, à une fréquence annuelle.
37. Afin de mener les travaux nécessaires au suivi régulier du marché, pouvant donner lieu, notamment, à une mise à jour fréquente des tableaux de bord de l'Autorité (<https://opendata.autorite-transports.fr/>) sur les dynamiques et indicateurs clés du transport ferroviaire, les informations relatives à l'offre et à la fréquentation globales par type de service ferroviaire décrites à la section 2.2 (informations détaillées dans l'onglet 2 du fichier annexe), portant sur les exercices 2027 et suivants, sont collectées à une fréquence mensuelle.
38. Les autres informations nécessaires aux missions de l'Autorité et notamment aux publications régulières de l'Autorité pour la bonne information des parties prenantes, portant sur les exercices 2026 et suivants, sont collectées à une fréquence semestrielle.

⁶ La définition d'une ligne utilisée par les AOM est différente de celle retenue par l'Autorité.

39. Il incombe par ailleurs à l'autorité investie du pouvoir réglementaire d'édicter, pour des motifs de sécurité juridique, les mesures transitoires qu'implique, s'il y a lieu, une réglementation nouvelle. En l'espèce, la présente décision impose aux entreprises ferroviaires et aux autres candidats de transmettre de nouvelles données à l'Autorité à des fréquences diverses. Dans ces conditions, afin de ménager une transition entre le régime antérieur et celui issu de la présente décision, il y a lieu de prévoir des modalités transitoires d'application pour les années 2025 et 2026, distinctes de celles applicables à compter de 2027.
40. Ainsi, l'Autorité collecte les informations décrites aux sections 2.1 à 2.4 selon la fréquence et le calendrier de transmission suivants :

Nature des informations	Fréquence et calendrier de transmission
Caractéristiques et consistance de l'offre (paragraphe 22 et 25 – annexe onglets 1, 7, 8 et 9)	Collecte semestrielle à compter de l'année 2026. Les informations sont à transmettre au plus tard : - le 15 septembre de l'année <i>N</i> pour le premier semestre de l'année <i>N</i> ; - le 15 mars de l'année <i>N+1</i> pour le second semestre de l'année <i>N</i> . Les informations relatives aux passagers concernés par des annulations et aux indemnisations qui leur sont accordées, portant sur l'année 2026, sont à transmettre en première échéance au 15 mars 2027 pour l'ensemble de l'année 2026, puis suivant le calendrier ci-dessus.
Matériel roulant (paragraphe 24 – annexe onglet 13)	Collecte annuelle à compter de l'année 2025. Les informations portant sur le matériel roulant au 31 décembre de l'année <i>N</i> sont à transmettre au plus tard le 15 septembre de l'année <i>N+1</i> .
Offre et fréquentation mensuelle – indicateurs détaillés (paragraphe 27 – annexe onglets 3 et 4)	Collecte semestrielle à compter de l'année 2026. Les informations sont à transmettre au plus tard : - le 15 septembre de l'année <i>N</i> pour le premier semestre de l'année <i>N</i> ; - le 15 mars de l'année <i>N+1</i> pour le second semestre de l'année <i>N</i> .
Offre et fréquentation mensuelle – indicateurs globaux (paragraphe 29 – annexe onglet 2)	Collecte mensuelle à compter de l'année 2027. Les informations sont à transmettre au plus tard le 15 du mois <i>m+3</i> pour le mois <i>m</i> (i.e., en première échéance, au 15 avril 2027 pour le mois de janvier 2027).
Emport et prix des services ferroviaires librement organisés (section 2.3 – annexe onglets 5 et 6)	Collecte ponctuelle pour l'année 2026. Les informations portant sur l'année 2026 sont à transmettre au plus tard le 15 mars 2027. Collecte semestrielle à compter de l'année 2027. Les informations sont à transmettre au plus tard : - le 15 septembre de l'année <i>N</i> pour le premier semestre de l'année <i>N</i> ; - le 15 mars de l'année <i>N+1</i> pour le second semestre de l'année <i>N</i> .
Résultats économiques et financiers (section 2.4 – annexe onglets 10 à 12)	Collecte annuelle à compter de l'année 2025. Les informations portant sur l'année <i>N</i> sont à transmettre au plus tard le 15 septembre de l'année <i>N+1</i> .

5. Utilisation des données collectées

41. 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 professionnels⁷.
42. 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.
43. 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.
44. 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.
45. Outre l'utilisation qui en sera faite, pour les besoins propres à l'exercice de ses missions de régulation, par l'Autorité, les données collectées pourront également alimenter des actions d'information, dans le respect des secrets protégés par la loi. Dans ce cadre, l'Autorité prévoit de publier sur son site internet et dans son rapport annuel des indicateurs agrégés portant sur les services proposés, afin de répondre au besoin d'information des usagers, des clients et du grand public. Ces indicateurs agrégés pourront, par exemple, rendre compte du chiffre d'affaires global du marché, du volume de trafic, du nombre de passagers transportés et, le cas échéant, de l'intensité concurrentielle.
46. 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.
47. 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.

⁷ Décision n° 2020-026 du 26 mars 2020 portant adoption de la charte de déontologie de l'Autorité de régulation des transports.

DÉCIDE

- Article 1** Les entreprises ferroviaires de voyageurs et les autres candidats 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° 2021-018 du 11 mars 2021 relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de voyageurs 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 2026-055 EF voyageurs.xlsx*'