

- Ferroviaire
- Autocars
- Autoroutes
- Aéroports
- RATP gestionnaire d'infrastructures
- Données et billettique

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2019



L'Autorité de régulation des transports

EN QUELQUES REPÈRES

Statut

L'Autorité de régulation des transports (ART) est une autorité publique indépendante (API).

Une API est un organisme administratif doté d'une personnalité juridique (personne morale de droit public), qui agit au nom de l'État et dispose d'un réel pouvoir, sans pour autant relever de l'autorité du Gouvernement.



7 membres
du collège dont **3 permanents**

Nommés pour six ans, leur mandat est non renouvelable et irrévocable. Ils sont soumis à la charte de déontologie de l'Autorité.



83 agents¹
en 2019



Budget 2019

11,8 millions
d'euros²

¹ Plafond ETPT fixé par la loi de finances initiale pour 2019.

² Ressources nettes de reversement à l'État au titre du plafonnement du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires, nettes de frais de gestion prélevés par les services de la direction générale des finances publiques, dans le cadre du reversement à l'Autorité de la taxe pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

sommaire



L'édito /

10 ans
de régulation...



01 De l'Autorité de régulation des
activités ferroviaires à l'Autorité
de régulation des transports p.10

02 La régulation du marché
du transport ferroviaire p.32

03 Le contrôle et la régulation
des concessions autoroutières p.56

04 La régulation du marché
de transport par autocar p.68

05 La régulation des redevances
aéroportuaires p.80

06 La régulation par la donnée :
de la collecte aux études p.86

07 L'action européenne
et internationale de l'Autorité p.92

08 Informer pour mieux éclairer p.100

Les avis et les décisions p.106



Chiffres clés

2019

65

séances
du collège



9



acteurs du secteur auditionnés
par le collège

1



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

8



auditions de Bernard Roman
Président de l'Autorité devant
l'Assemblée nationale et le Sénat

5



recours contentieux jugés en 2019 :
5 décisions du Conseil d'État
(avis confirmés)

86



avis et décisions
dont **1 règlement** de différend
et **11 procédures** en manquement

3



recours contentieux en instance
au 31 décembre 2019 :
2 devant le Conseil d'État
et **1** devant la Cour de cassation



5

consultations publiques



Modalités de mise en oeuvre concernant, d'une part, la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et, d'autre part, la réalisation du test d'équilibre économique



Projet de décret relatif aux informations portant sur les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs



Actualisation du contrat pluriannuel entre l'État et SNCF Réseau



Définition de la méthodologie de détermination des CMPC (coûts moyens pondérés des capitaux) aéroportuaires



Projet de décision relative à la fixation d'un délai de réponse aux demandes d'accès aux installations de service (annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE) et de fourniture de services dans lesdites installations

Dates essentielles 2019

Janvier

30

Le Conseil d'État valide la décision de l'Autorité relative aux règles d'accès aux aménagements de transport routier sur le cas de l'aéroport de Beauvais

31

L'Autorité approuve les règles de séparation comptable de SNCF Mobilités

Février

7

L'Autorité publie ses avis sur la tarification du réseau ferré national et autres conditions d'accès au réseau pour 2020

Mars

5

L'Autorité reçoit les régions pour échanger sur l'ouverture à la concurrence et la régulation des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs

du 15 au 17

1^{er} datathon Energie et Mobilité co-organisé par la CRE et l'Autorité

25

Bernard Roman est auditionné à l'Assemblée nationale sur le titre II « Réussir la révolution des nouvelles mobilités » du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)

Avril

9

Stéphanie Druon est nommée secrétaire générale de l'Autorité

Mai

9

L'Autorité se prononce sur le projet d'ordonnance dite « à 12 mois » portant diverses dispositions relatives à la nouvelle SNCF

Juin

6

Adoption des lignes directrices relatives à la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en œuvre du test d'équilibre économique

11

Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais concernant la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier

13

Dans le cadre de son avis sur le projet de « décret données », l'Autorité estime que ce projet de décret compromet gravement l'objectif de la loi visant à l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs

Juillet

10

Bernard Roman est auditionné par le Sénat pour évoquer l'application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire

22

Publication du rapport annuel sur le marché du transport routier de voyageurs pour l'exercice 2018

Août

8

Publication du premier volume du bilan du marché du transport ferroviaire de voyageurs pour l'année 2018

Septembre

5

Anne Yvrande-Billon, Vice-présidente de l'Autorité, nommée présidente du réseau des régulateurs économiques de l'OCDE

Octobre

1^{er}

L'Arafer devient l'Autorité de régulation des transports

3

Décisions de mise en demeure de SNCF Réseau concernant la procédure d'attribution des capacités d'infrastructure ainsi que la réservation et l'utilisation des capacités pour travaux

9

L'Autorité de régulation des transports est auditionnée par le Conseil économique, social et environnemental

11

L'Autorité de régulation des transports est saisie de sa première demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires par les aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes Mandelieu

Novembre

25

Bernard Roman intervient au colloque organisé conjointement par l'association Régions de France, la région Grand Est et Mobilités sur l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux

Décembre

3

L'Autorité de régulation des transports auditionne SNCF Réseau sur son projet de budget 2020

9

Dans son avis du 9 décembre 2019, l'Autorité estime que les projets de décrets statutaires de SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et de SNCF Voyageurs menacent l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et compromettent le bon fonctionnement du système ferroviaire

16

Les autorités publiques et administratives indépendantes développent leur collaboration vis-à-vis des défis posés par le réchauffement climatique

20

Publication de la synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2018

L'édito

10 ans de régulation et un monde des transports bouleversé

Au moment où nous mettons sous presse ce rapport d'activité de l'année 2019, comment pourrait-on éluder la situation nouvelle créée par la crise sanitaire provoquée par le coronavirus COVID-19 qui bouleverse la situation économique sur l'ensemble de la planète.

La France est, elle aussi, touchée par cette crise et le secteur des transports est un de ceux qui sont les plus affectés.

Le secteur ferroviaire, à l'aube de son ouverture à la concurrence, fait face à des difficultés opérationnelles, techniques et financières susceptibles de ralentir la reprise des circulations et de diminuer l'offre de transport ferroviaire en sortie de crise, d'impacter les chantiers et les travaux de régénération du réseau nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, mais aussi de retarder le processus même de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France.

Le secteur routier et notamment le transport par car de voyageurs, a dû faire face à un arrêt total de ses activités dont la reprise suscite encore aujourd'hui bien des incertitudes et place toutes les entreprises de ce secteur dans une crise sans précédent.



Bernard Roman

*Président de l'Autorité
de régulation des transports*

Enfin, le secteur aérien est très impacté économiquement et traverse une crise sans précédent. Il bénéficie déjà de mesures spécifiques de soutien des pouvoirs publics partout dans le monde.

Il est impossible de mesurer à ce jour les conséquences exactes que cette situation engendrera, à court terme comme à plus long terme, impossible de prévoir l'impact sur la demande des services de transport et les effets persistants et dynamiques du choc sanitaire sur les comportements de consommation, en matière de déplacements professionnels comme personnels.

Ainsi, il est clair que nous aurons à nous interroger sur le sens même et les objectifs que nous devons nous fixer en terme de régulation pour nous adapter à un contexte qui va être bouleversé.

Cette crise intervient alors que notre Autorité vient de fêter ses 10 ans d'existence et est devenue en 2019 l'Autorité de régulation des transports (ART), consacrant ainsi le champ encore élargi du caractère multimodal de notre action.

En nous confiant de nouvelles compétences sur la régulation des redevances aéroportuaires, les activités de la RATP en tant que gestionnaire d'infrastructure et le contrôle de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité ainsi que de billettique, le législateur a conforté notre rôle et notre mission de régulation.

Cette évolution est le fruit de dix années de travail. Reconnue pour son expertise, son indépendance et son impartialité, l'ART a gagné la confiance des décideurs, des parlementaires, des entreprises régulées.

Cela démontre également la reconnaissance des vertus d'une régulation soutenue et efficace dans une vision stratégique de long terme.

L'année 2020 augure de difficultés sans précédent pour les marchés des transports. Il est donc plus que jamais nécessaire que le régulateur de ce secteur, indépendant et impartial, soit à l'écoute des acteurs économiques tout en veillant à ce que son action s'effectue au bénéfice de tous les usagers.

Bernard Roman



01

DE L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES ACTIVITÉS FERROVIAIRES À L'AUTORITÉ DE RÉGULATION DES TRANSPORTS

Depuis ces cinq dernières années, l'Autorité n'a cessé de connaître un contexte de fort changement. Initialement régulateur circonscrit au seul secteur ferroviaire, elle s'est imposée au fil des années comme un véritable régulateur de transport multimodal.

En témoignent les changements de dénomination successifs :

***Autorité de régulation des activités ferroviaires,
puis Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et enfin,
depuis le 1^{er} octobre 2019, Autorité de régulation des transports.***

Cet élargissement continu de son périmètre d'intervention,
la réforme de son instance de gouvernance,
en l'occurrence du collège, prévue par la loi du 24 décembre 2019
d'orientation des mobilités ainsi que la progression
de ses effectifs au cours de ces dernières années,
constituent autant d'enjeux et de défis majeurs.

Afin de pouvoir y répondre dans les meilleures conditions,
l'Autorité se montre particulièrement vigilante à ce que son organisation
et ses moyens soient, autant que faire se peut,
en adéquation avec ses ambitions.

DIX ANS DE RÉGULATION

› L'avènement d'un régulateur de transport multimodal en sept dates clés



L'Autorité est créée par la loi n° 2009-1503 sous le nom d'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) ; son périmètre d'intervention se limite alors au seul secteur ferroviaire, avec pour principal objectif d'accompagner l'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire.



La loi n° 2014-872 portant réforme ferroviaire renforce considérablement les compétences de l'Autorité, notamment sur le modèle économique du système ferroviaire, avec l'extension de ses avis à la tarification de l'ensemble des installations de service (gares de voyageurs, centres de maintenance, cours de marchandises, etc.) ; la loi lui confère également des prérogatives nouvelles en matière financière, l'Autorité veillant dorénavant au respect de la trajectoire budgétaire de SNCF Réseau et assurant le suivi des conditions de financement de ses projets d'investissement.



L'entrée en vigueur de la directive européenne « Recast » et sa transposition en droit national élargissent le périmètre d'intervention de l'Autorité, lui confiant la régulation économique du tunnel sous la Manche, en coopération avec son homologue britannique, l'Office of Rail & Road (ORR).



La loi n° 2015-990 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », étend le champ de la régulation de l'Autorité au transport collectif routier de voyageurs (à compter du 15 octobre 2015) et au secteur autoroutier (à compter du 1^{er} février 2016), faisant de la nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer) un régulateur de transport multimodal.



La loi n° 2018-515 pour un nouveau pacte ferroviaire confère à l'Autorité de nouvelles missions de régulation à l'aube de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs en France.



L'ordonnance n° 2019-761, prise sur habilitation de la loi PACTE, confie à l'Autorité la régulation des redevances aéroportuaires. Prenant le nom d'Autorité de régulation des transports à compter du 1^{er} octobre 2019, elle est dorénavant compétente vis-à-vis des aéroports accueillant plus de cinq millions de passagers par an ainsi que pour ceux faisant partie d'un système d'aéroports comprenant au moins un aéroport ayant atteint un trafic annuel de plus de cinq millions de passagers.



La loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités dite « LOM » élargit de nouveau le champ de compétences de l'Autorité en matière d'ouverture des données de mobilité et de billettique ainsi que de régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Les missions historiques DE L'AUTORITÉ

Créée en 2009, l'Autorité régule initialement le seul secteur du transport ferroviaire. Depuis le 15 octobre 2015, elle assure également la régulation du secteur du transport routier de voyageurs ainsi que, depuis le 1^{er} février 2016, celle du secteur des autoroutes concédées.

› La régulation du secteur du transport ferroviaire

L'Autorité accompagne le secteur du transport ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence, concourant à son bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, au bénéfice des usagers et clients.

À ce titre, elle formule des avis, simples ou conformes selon les cas, sur les tarifs et les conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires, garantissant de la sorte un accès libre, équitable et non discriminatoire au réseau ferré national (y compris au tunnel sous la Manche), aux installations de service ainsi qu'aux différentes prestations associées. Elle réalise également études et travaux utiles et nécessaires en vue de permettre une ouverture effective à la concurrence et, par ailleurs, prépare la mise en place des outils destinés à prévenir les risques de déséquilibre économique des services conventionnés ferroviaires de voyageurs par les services ferroviaires de voyageurs librement organisés. Afin de garantir l'absence de discrimination, subvention croisée ou distorsion de concurrence, elle contrôle les règles de séparation comptable des différentes entités du groupe public ferroviaire.

L'Autorité veille à l'indépendance de SNCF Réseau, notamment à travers l'avis portant sur la nomination ou la cessation anticipée des fonctions de son dirigeant, et contrôle parallèlement sa trajectoire financière.

L'Autorité règle les différends entre entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport et gestionnaires d'infrastructure. Elle peut déclencher une procédure de sanction en cas de manquement aux règles d'accès ou d'utilisation du réseau ferré ou des installations de service.

L'Autorité assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau 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. De surcroît, 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.



› La régulation du secteur du transport routier de voyageurs

L'Autorité assure la régulation des services réguliers interurbains de transport routier de voyageurs assurant une liaison de moins de cent kilomètres, concourant au bon fonctionnement du marché et, en particulier, du service public, au bénéfice des usagers et des clients.

Disposant d'une mission générale d'observation du marché, elle établit chaque année un rapport portant sur les services de transport public routier de personnes librement organisés et, parallèlement, peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de voyageurs.

Elle exerce une mission de régulation des gares routières et aménagements de transport routier, veillant à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers de ces services de transport et contrôlant le respect de leurs règles d'accès. Le cas échéant, elle règle les différends entre opérateurs de transport et gestionnaires des gares.

En 2019

- **210 déclarations de liaisons publiées.**
- **2 avis prononcés suite à 2 saisines.**
- **4 décisions relatives à des procédures en manquement prononcées.**



› La régulation du secteur autoroutier

L'Autorité veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier.

À ce titre, elle est consultée sur tout nouveau projet de délégation des missions du service public autoroutier ainsi que sur les projets de modification de toute convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat existant lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation. Chaque année, elle établit une synthèse des comptes des concessionnaires et assure un suivi des taux de rentabilité interne de chaque concession tandis que, tous les cinq ans, elle publie un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation. Le tout premier rapport quinquennal sera publié en 2020.

L'Autorité veille également à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Dans ce cadre,

elle rend un avis conforme sur la composition de leurs commissions de marchés ainsi que sur leurs règles internes. En cas de manquement à leurs obligations de publicité et de mise en concurrence, elle est habilitée à engager les recours prévus par la réglementation en vigueur. Parallèlement, l'Autorité assure le contrôle des procédures d'attribution des contrats passés par ces mêmes sociétés en vue de l'exploitation des installations annexes à caractère commercial. Elle établit annuellement un rapport sur les marchés de travaux, fournitures et services ainsi que sur les contrats d'exploitation passés par les sociétés concessionnaires.

Plus généralement, elle peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des autoroutes concédées.

De nouvelles compétences en 2019

DANS LE SECTEUR AÉROPORTUAIRE

Prise sur habilitation de la loi PACTE, l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 étend le périmètre d'intervention de l'Autorité à la régulation des redevances aéroportuaires, à compter du 1^{er} octobre 2019, lui transférant, en les modifiant, les compétences exercées jusqu'alors par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI).

La régulation du secteur aéroportuaire

L'Autorité est compétente pour les aéroports accueillant plus de cinq millions de passagers par an ainsi que pour ceux faisant partie d'un système d'aéroports comprenant au moins un aéroport ayant atteint un trafic annuel de plus de cinq millions de passagers.

Sont ainsi concernés au 1^{er} octobre 2019 les aéroports suivants : Bâle-Mulhouse ; Bordeaux-Mérignac ; Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron ; Marseille-Provence ; Nantes-Atlantique ; Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu ; Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ; Toulouse-Blagnac.

Dans ce cadre, l'Autorité homologue les tarifs annuels des redevances aéroportuaires dont elle est saisie. Par ailleurs, elle émet un avis conforme sur les projets de contrats de régulation économique (CRE) conclus entre les exploitants des aéroports et l'État, contrats qui cadrent l'évolution des redevances sur cinq années. En vue de l'élaboration d'un projet de contrat, l'autorité compétente de l'État, en l'occurrence le ministre chargé de l'aviation civile, peut consulter l'Autorité qui émet alors un avis motivé sur le coût moyen pondéré du capital à prendre en compte dans le projet de contrat.

L'Autorité dispose également d'un pouvoir d'investigation et d'enquête pour l'exercice de ces missions ainsi que d'un pouvoir de sanction des manquements identifiés.



Une extension du périmètre d'intervention EN 2020

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) confère à l'Autorité de nouvelles prérogatives, de telle sorte qu'à compter de 2020, seront intégrés dans le champ de régulation confié à la nouvelle Autorité de régulation des transports, deux nouveaux secteurs.

› La régulation des activités de gestionnaire de l'infrastructure, de gestionnaire technique ainsi que des prestations de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France

À partir de 2020, l'Autorité assurera progressivement la régulation des activités exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) en tant que :

- gestionnaire d'infrastructure sur le réseau historique du métro et du RER :
 - avis conforme sur la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces activités ;
- gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris :
 - avis motivé sur le document de référence dudit réseau ;
 - avis conforme sur la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de ces activités ;
- gestionnaire des prestations de sûreté¹ :
 - avis conforme sur la tarification de ces prestations.

La loi d'orientation des mobilités prévoyant l'obligation pour la RATP d'établir des comptes séparés entre ses activités d'opérateur de transport, de gestionnaire d'infrastructure, de gestionnaire technique et de gestionnaire des prestations de sûreté, l'Autorité aura



également la responsabilité d'approuver les règles permettant d'établir ces comptes. Plus généralement, l'Autorité disposera d'un pouvoir réglementaire supplétif en la matière, précisant, en tant que de besoin, les règles concernant les périmètres de séparation comptable, les règles d'imputation comptable ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

Dans le cadre de l'accès du réseau de transport public du Grand Paris, l'Autorité réglera les éventuels différends pouvant survenir entre la RATP, Île-de-France Mobilités et tout exploitant. Par ailleurs, en cas de manquement par la RATP à ses obligations, elle pourra déclencher une procédure de sanction le cas échéant.

Enfin, l'Autorité pourra recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des transports publics urbains dans la région d'Île-de-France.

¹ Prestations mises en œuvre par le service interne de sécurité de la RATP, en l'occurrence le groupe de protection et de sécurisation des réseaux, dit GPSR.



› Le secteur des services numériques de mobilité

En application et dans la continuité des dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission européenne du 31 mai 2017, la loi d'orientation des mobilités renforce les obligations incombant aux services publics et privés de transport², en matière d'ouverture des données nécessaires à l'information des voyageurs et au développement des services numériques de mobilité.

Dans ce cadre, elle prévoit notamment l'accès des données en temps réel ainsi qu'une ouverture généralisée anticipée au 1^{er} décembre 2021. Sont visées les données statiques et dynamiques concernant les déplacements et la circulation d'un grand nombre de modes de transport (terrestre, aérien, maritime et fluvial) proposant tant des services réguliers (trains, avions, autocars, bus, métros, tramways, trolleys, ferries, bacs, etc.) qu'à la demande (véhicules et vélos en partage, taxis, VTC) mais également les données de réseau des modes personnels (voitures, vélos, marche à pied) ou relatives aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

L'objectif principal de ces dispositions est de faciliter l'accès à l'information pour les utilisateurs par le développement de nouveaux services de mobilité. Dans ce contexte, l'Autorité s'assurera dès 2020 et les années suivantes de la mise à disposition effective des données, de leur conformité aux formats, de leur mise à jour et de leur qualité. Elle vérifiera également que l'ensemble des acteurs concernés les fournissent de manière neutre, transparente et sans biais commercial. Afin de pouvoir remplir ces nouvelles missions, elle disposera de prérogatives en matière de contrôle de la conformité des données, incluant des pouvoirs de règlement de différend et de sanction.

Enfin, l'Autorité veillera à accompagner le développement des services de billetterie multimodale ou MaaS ("Mobility as a service"), plateformes multi-modales de transport regroupant au sein d'une même et unique application l'ensemble des offres de mobilité (attribution en matière de contrôle, de règlement de différend et de sanction).

² Autorités chargées des transports, opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructure et fournisseurs de services de transport à la demande.

GOVERNANCE & ORGANISATION DE L'AUTORITÉ

Vers une nouvelle GOVERNANCE

Autorité publique indépendante (API), dotée à ce titre de la personnalité juridique, l'Autorité de régulation des transports comprend un collège et une commission des sanctions.

› Le collège

Organe décisionnel de l'Autorité, le collège en définit les grandes orientations, adopte les avis et les décisions (à l'exception toutefois des décisions de sanction) qui fondent sa doctrine générale.

Son indépendance est notamment garantie par le statut de ses membres.

Les mandats des membres du collège ne sont pas révocables. Nommés pour un mandat de six ans, non renouvelable, leur fonction est par ailleurs incompatible avec tout mandat électif départemental, régional ou européen, et avec toute détention, directe et indirecte, d'intérêts dans l'un des secteurs régulés par l'Autorité. Au terme de leur mandat, les membres du collège ne peuvent occuper aucune position professionnelle, ni exercer aucune responsabilité au sein d'une des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans.

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités prévoit, compte tenu des nouvelles compétences confiées à l'Autorité, une évolution de sa gouvernance.

À la suite de la réforme ferroviaire de 2014, la composition du collège a été arrêtée par décret comme suit :

- trois membres permanents exerçant leurs fonctions à temps plein : le Président, nommé par le président de

la République, ainsi que deux Vice-présidents désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et le président du Sénat (création du premier siège de Vice-président en novembre 2014 et du second en août 2018) ;

- quatre membres vacataires nommés par le Gouvernement.

Toutefois, en raison du fort élargissement du périmètre d'intervention de l'Autorité, le législateur a souhaité faire évoluer la gouvernance de l'Autorité et modifier la composition de son collège. La loi d'orientation des mobilités prévoit ainsi la création de deux nouveaux sièges de Vice-présidents, devant être nommés dans les soixante jours suivant la publication de la loi (au plus tard fin février 2020), ce qui portera en 2020 à cinq le nombre de membres permanents du collège. Quant aux membres non permanents, ils termineront leur mandat et ne seront pas remplacés, le collège étant ainsi à terme composé exclusivement de membres permanents.

**Les membres du collège**

De gauche à droite : Philippe Richert (Vice-président), Marie Picard, Bernard Roman (Président), Anne Yvrande-Billon (Vice-présidente), Cécile George, Yann Pétel.

› La commission des sanctions

Indépendante du collège, afin de séparer les fonctions de poursuite et d'instruction, d'une part, des fonctions de jugement, d'autre part, la commission des sanctions se prononce sur saisine du collège et peut sanctionner des entreprises régulées pour manquement à leurs obligations, au terme d'une procédure contradictoire entre les parties.

Elle comprend un membre du Conseil d'État, un conseiller à la Cour de cassation ainsi qu'un magistrat de la Cour des comptes, tous trois nommés pour une durée de six ans, non renouvelable.

Ont été nommés par décret du 16 octobre 2015 membres de la commission, Paquita Morellet-Steiner, conseillère d'État, qui en assure la présidence, Robert Parneix, conseiller à la Cour de cassation et Francis Salsmann, conseiller maître à la Cour des comptes.

**La commission des sanctions**

De gauche à droite : Robert Parneix, Paquita Morellet-Steiner (Présidente), Francis Salsmann

› Les membres du collège en 2019

Tout au long de l'année 2019, ont composé le collège de manière effective les six membres suivants :

- Bernard Roman, Président, nommé par décret du président de la République en date du 2 août 2016 ;
- Anne Yvrande-Billon, Vice-présidente, nommée par décret du président de la République en date du 31 octobre 2014, sur proposition du président de l'Assemblée nationale ;
- Philippe Richert, Vice-président, nommé par décret du président de la République en date du 9 novembre 2018, sur proposition du président du Sénat ;
- Cécile George, nommée par décret en date du 22 décembre 2016 ;
- Yann Petel, nommé par décret en date du 18 mars 2016 ;
- Marie Picard, nommée par décret en date du 22 août 2016.

Bernard Roman

> Président

Licencié en lettres, titulaire d'un diplôme d'études approfondies en histoire contemporaine (option sciences politiques), avocat au barreau de Lille, Bernard Roman a été directeur de cabinet de Pierre Mauroy, maire de Lille, de 1979 à 1982. En 1981, il est nommé chargé de mission au cabinet du Premier ministre à Matignon jusqu'en 1983, avant d'être directeur général adjoint au Conseil général du Nord jusqu'en 1986. Adjoint au maire de Lille et vice-président de la Communauté urbaine de 1983 à 2004, il est conseiller régional (PS) du Nord-Pas de Calais de 1986 à 1989 et de 2004 à 2015. Il est élu conseiller général du Nord de 1988 à 1997. De 2014 à 2015, Bernard Roman est premier vice-président du Conseil régional du Nord-Pas de Calais. Suppléant à l'Assemblée nationale de Pierre Mauroy, député de la 1^{ère} circonscription du Nord, de 1988 à 1997, candidat aux élections législatives de 1993, Bernard Roman est élu député du Nord en 1997 et vice-président du groupe socialiste de l'Assemblée nationale. Il est élu président de la commission des lois en 2000. Réélu député aux élections législatives de 2002, 2007 et 2012, Bernard Roman est élu premier questeur de l'Assemblée nationale de juin 2012 à juillet 2016. Il démissionne à cette date de son mandat de député à la suite de sa nomination à la présidence de l'Autorité.

Anne Yvrande-Billon

> Vice-présidente

Docteur en sciences économiques de l'Université Paris-Sorbonne, Anne Yvrande-Billon est nommée Vice-présidente de l'Autorité en octobre 2014 et préside le groupe des régulateurs ferroviaires européens (IRG-Rail) en 2017. Depuis avril 2017, elle est membre de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire. Elle est également présidente du Club des Régulateurs (Fondation Paris-Dauphine) et membre du bureau du réseau des régulateurs économiques (NER) de l'OCDE, depuis décembre 2018. À l'Autorité de la concurrence, où elle travaillait auparavant (2011-2014), elle a occupé le poste d'économiste sénior puis celui d'adjointe au chef du service des concentrations. Elle a été conseillère scientifique au Conseil d'analyse économique de 2008 à 2011, et maître de conférences en sciences économiques à l'Université Paris-I de 2003 à 2008.

Philippe Richert

> Vice-président

Ancien professeur de sciences naturelles, Philippe Richert a réalisé une carrière de près de 20 ans au sein de l'Éducation nationale. Élu pour la première fois au Conseil général du Bas-Rhin en 1982, il en exerça la présidence de 1998 à 2008. Devenu sénateur du Bas-Rhin en 1992, il occupa successivement les fonctions de vice-président, de 2004 à 2008, puis de questeur, de 2008 à 2010, au sein de la Haute Assemblée. Il est élu président du Conseil régional d'Alsace en 2010. La même année, il est nommé ministre chargé des collectivités territoriales au sein du gouvernement de François Fillon. En 2016, il devient président de l'Association des Régions de France en tant que président de la nouvelle région Grand Est.

Cécile George

Ingénieur des Mines, Cécile George conseille également la Commission européenne sur les interconnexions électriques et enseigne l'économie de la régulation à l'École des Ponts ParisTech. Elle exerçait précédemment à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) comme directrice de l'Accès aux réseaux électriques depuis 2007, après avoir été chef du département Économie et Tarification. Au préalable, chef de la division Développement industriel à la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (Drire), elle avait coordonné le soutien public aux entreprises en région Bourgogne.

Yann Pétel

Élève de l'ENA (promotion « Droits de l'Homme » 1981), Yann Pétel a commencé sa carrière au ministère de l'Industrie à la direction générale de l'énergie et des matières premières, puis à la direction générale de l'Industrie. Inspecteur des finances en mobilité entre 1986 et 1988, il devient ensuite sous-directeur des affaires européennes du ministère de l'Industrie, avant d'être nommé en 1993 chef du service de la régulation des Postes au ministère des Postes et Télécommunications. Commissaire du gouvernement au conseil d'administration de la Poste, il a présidé l'Observatoire des tarifs postaux de transport de presse avant d'être nommé Médiateur du service universel postal en 2002.

Marie Picard

Diplômée de l'IEP Paris, énarque (promotion « Léonard de Vinci » 1985), Marie Picard a été nommée conseillère de tribunal administratif, à sa sortie de l'ENA. Elle a ensuite été conseillère au tribunal administratif d'Orléans, de Versailles et de Paris, rapporteure permanente au Conseil de la Concurrence (ancienne appellation de l'Autorité de la concurrence) de 1991 à 1995, puis rapporteure générale de 1995 à 1999. Nommée maître des requêtes au Conseil d'État, elle est conseillère d'État depuis février 2012.

Quatre valeurs clés QUI FONDENT NOTRE ACTION

Indépendance, expertise, transparence et dialogue constituent les valeurs fortes qui animent et guident l'action de l'Autorité dans son travail quotidien.



› Indépendance

L'indépendance est la première des valeurs portées par l'Autorité. Sans une réelle indépendance tant vis-à-vis du Gouvernement que de l'ensemble des régulés et des acteurs, il ne peut y avoir de régulation impartiale au bénéfice de tous et reconnue par tous.

Cette indépendance s'entend avant tout comme une indépendance de jugement qui se traduit dans les avis et décisions de l'Autorité. Ces derniers sont en effet fondés sur la prise en compte objective des arguments économiques, techniques, juridiques et financiers, ainsi que sur l'écoute impartiale de toutes les parties.

L'indépendance de fait est tout aussi importante que l'indépendance formelle ; c'est dans la pratique que cette première s'évalue. Plusieurs éléments y contribuent : son statut d'autorité publique indépendante (qui garantit, notamment, une autonomie de fonctionnement), sa déontologie ainsi que son attitude individuelle et collective.

› Expertise

L'ambition de l'Autorité est de mettre au service des secteurs qu'elle régule une expertise reconnue par tous, fondée sur une intelligence collective, fruit du partage de ses compétences en interne comme en externe.

Cette expertise s'appuie sur une instruction approfondie et une connaissance fine des marchés régulés, visant à produire des avis et décisions pertinents et motivés. Dans ce cadre, elle veille à favoriser une approche pluridisciplinaire des sujets traités au service d'une démonstration du bien-fondé de ses positions.

Afin d'accompagner son développement, l'Autorité s'attache à maintenir et actualiser les compétences de ses équipes tant sur la connaissance des secteurs régulés que sur l'ensemble des disciplines sur lesquelles s'appuie son action (économie, ingénierie, droit, finances, etc.).



› Transparence

L'action de régulation conduite par l'Autorité ne prend tout son sens que si elle est expliquée à l'ensemble des acteurs et que ces derniers en perçoivent pleinement l'utilité, d'où la nécessité d'en rendre compte régulièrement, de manière intelligible, en prenant soin d'en expliciter les fondements et les motivations.

Parallèlement, il est du devoir de l'Autorité de fournir des informations et des indicateurs fiables et objectifs, dans les différents secteurs régulés, et ainsi d'éclairer les décideurs publics, acteurs de marché, usagers et clients. L'Autorité veille également à ce que les opérateurs remplissent leurs propres obligations en la matière.

› Dialogue

Afin de recueillir l'ensemble des points de vue, examiner les sujets sous tous les angles pertinents et ainsi pouvoir élargir son champ de compréhension et d'évaluation des principaux enjeux en matière de régulation, l'Autorité se doit de maintenir un dialogue ouvert et constructif avec l'ensemble des acteurs et parties prenantes.

Cette recherche permanente du dialogue lui permet de se tenir à l'écoute des secteurs régulés et, de la sorte, d'adapter et proportionner l'intensité de la régulation à l'intensité des défaillances de marché. Réguler consiste à gérer en permanence ce curseur de l'intensité de la régulation en fonction du contexte de court terme et des enjeux et priorités de moyen et long terme.

Les services DE L'AUTORITÉ

Chargés d'accompagner l'Autorité dans l'exercice de ses missions et notamment d'assurer la préparation et le contrôle de l'exécution des avis et décisions, les services réunissent près de quatre-vingts collaborateurs, dotés d'un haut niveau d'expertise.

Les missions et l'activité de l'Autorité se sont considérablement accrues au fil de ces dernières années. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire lui a notamment conféré de nouvelles prérogatives en matière de régulation, dans le contexte d'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Afin que l'Autorité puisse faire face à ses nouvelles responsabilités, son plafond des emplois autorisés a ainsi été porté à 83 ETPT (équivalent temps plein travaillé) pour 2019, soit 8 emplois supplémentaires par rapport à l'année précédente.

Par ailleurs, il convient de noter que l'extension du périmètre d'intervention de l'Autorité aux secteurs aéroportuaire, des transports publics urbains en Île-

de-France ainsi que des services numériques de mobilité – fruit des dispositions de la loi PACTE et de la loi d'orientation des mobilités – s'est traduite par un nouveau relèvement du plafond d'emplois dans le cadre de la loi de finances pour 2020, équivalent à 11 emplois supplémentaires dont 2 Vice-présidents (soit 94 ETPT pour 2020).

Les effectifs de l'Autorité

- 79 agents au 31 décembre 2019.
- 78,30 ETP (équivalent temps plein) au 31 décembre 2019.
- 72,70 ETPT (équivalent temps plein travaillé) en 2019.

Face à l'évolution constante de ses compétences, l'Autorité s'attache à recruter des collaborateurs d'un niveau d'expertise élevé, tant en matière d'analyse économique que juridique, technique ou financière.

Les services de l'Autorité sont composés d'agents contractuels de droit public ainsi que de fonctionnaires et magistrats détachés.

Placés sous l'autorité d'un secrétaire général, les services d'instruction sont organisés en directions métiers sectorielles (direction du transport ferroviaire, direction du transport routier de voyageurs et des autoroutes) ainsi qu'en directions métiers transversales (direction des affaires juridiques, direction des affaires financières, direction des études et de l'observation des marchés, département des affaires européennes et internationales). La direction des affaires générales regroupe quant à elle les services dits « support ».

Le cabinet de la Présidence, placé sous l'autorité directe du Président, accompagne ce dernier dans le développement et le fonctionnement de l'Autorité et du collège, dans l'identification et la constitution des dossiers à enjeux.

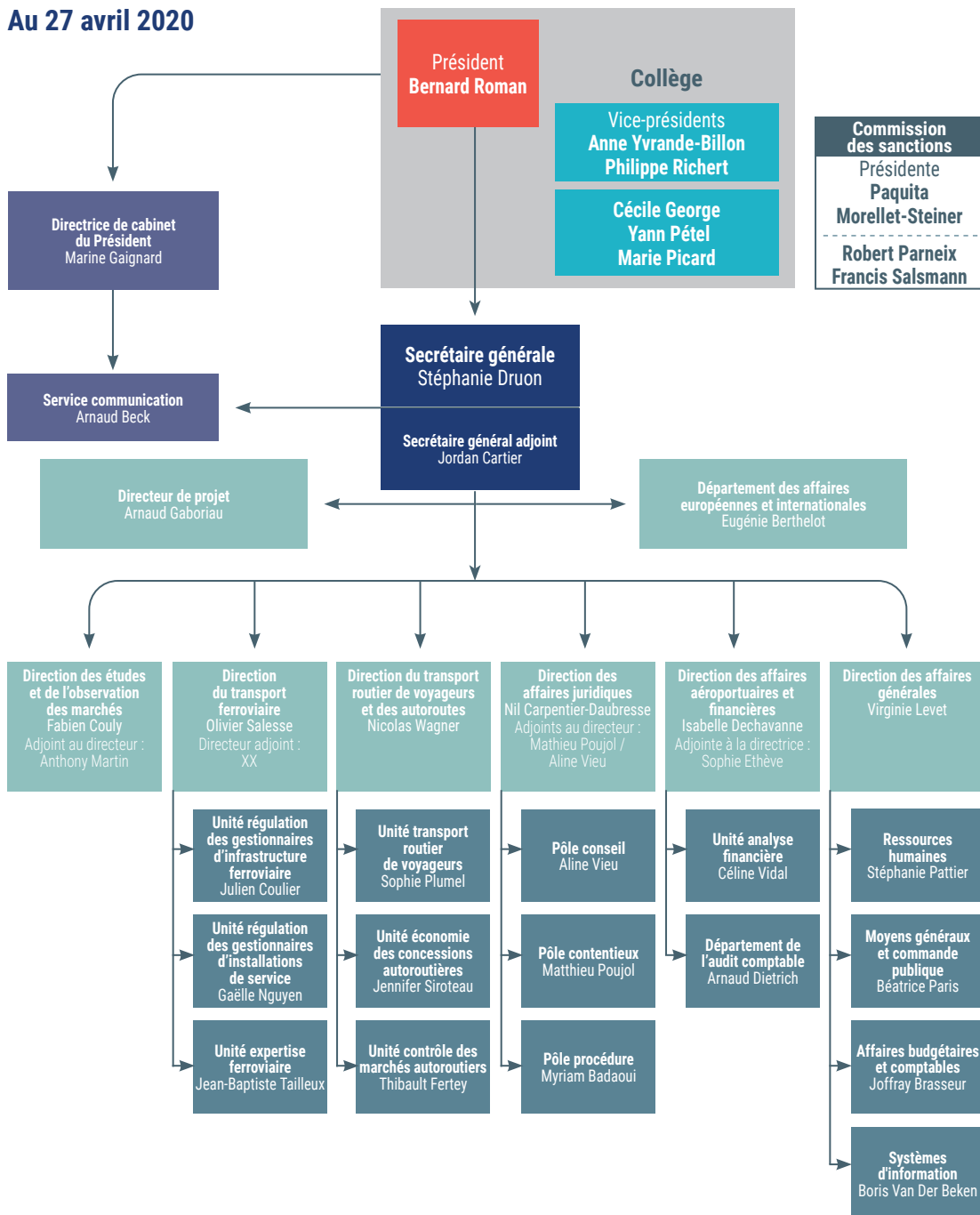
Enfin, le service de la communication, placé sous le double rattachement du secrétaire général et du directeur de cabinet de la Présidence, est chargé d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie globale de communication de l'Autorité.

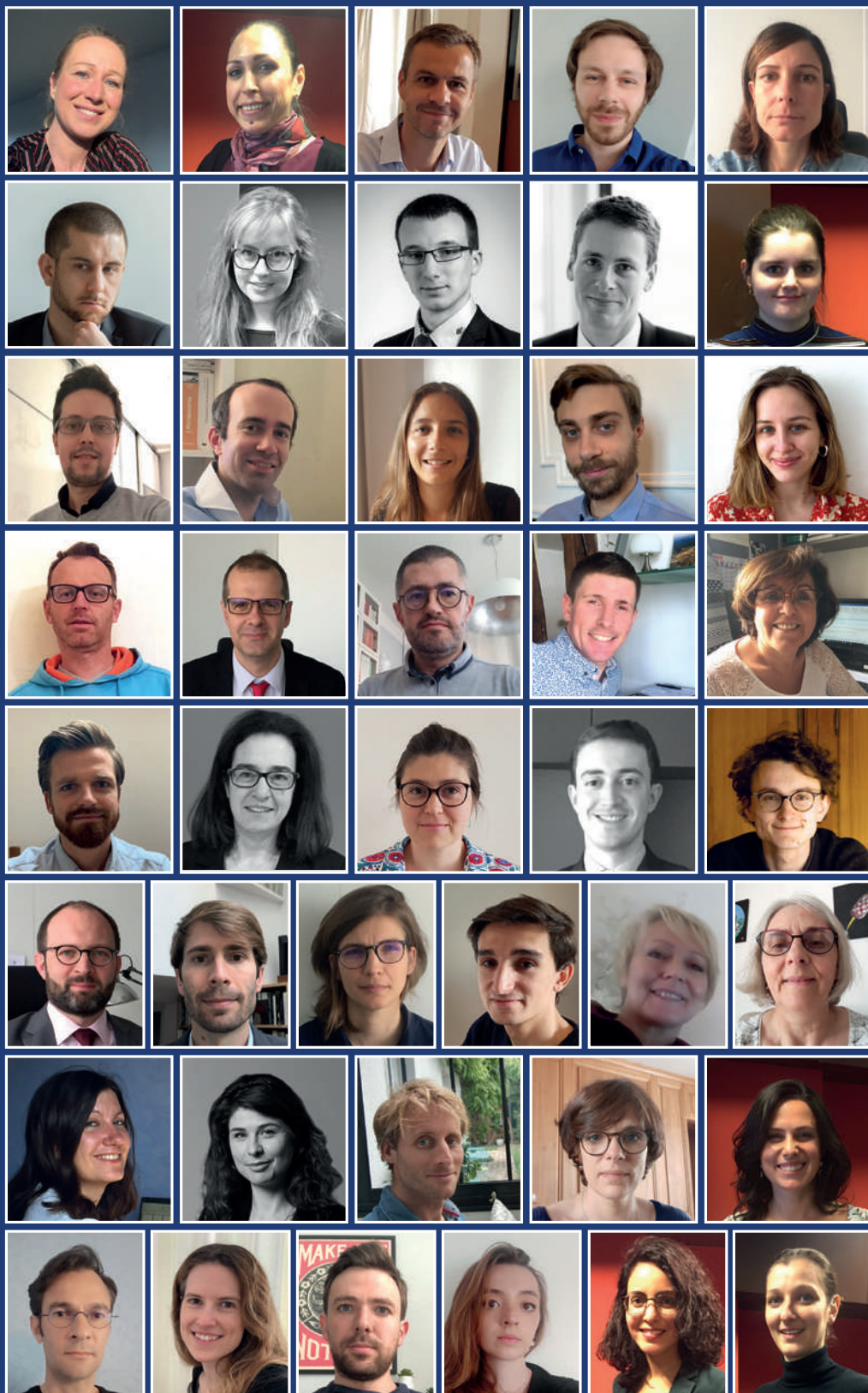
Le profil des collaborateurs

- 96 % de cadres.
- 80 % d'agents contractuels et 20 % de fonctionnaires détachés.
- 51 % d'hommes et 49 % de femmes.
- 38 ans d'âge moyen.

Organigramme

Au 27 avril 2020







Les ressources financières DE L'AUTORITÉ

Les ressources de l'Autorité proviennent de prélèvements annuels sur les entreprises des secteurs régulés, plafonnés en 2019 à 11,4 millions d'euros (8,8 millions d'euros pour le secteur ferroviaire et 2,6 pour le secteur autoroutier). Quant aux charges, elles ont été en 2019, à l'instar des exercices précédents, constituées essentiellement par les dépenses de personnel.

Le financement de l'Autorité

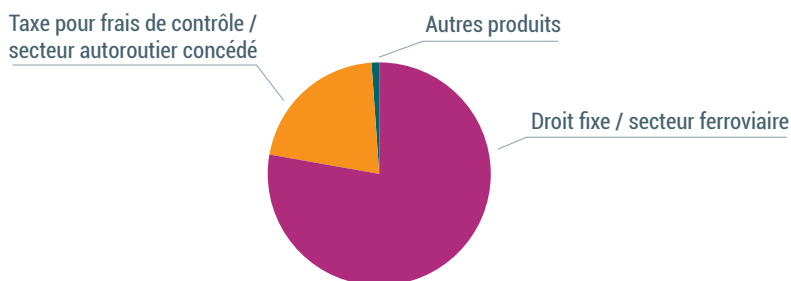
De 2016 à 2018, l'Autorité a été essentiellement financée par le produit de trois taxes affectées, prélevées sur les entreprises des secteurs régulés :

- un droit fixe acquitté par les entreprises ferroviaires, plafonné à 8,3 millions d'euros ;
- une taxe annuelle pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, plafonnée à 2,6 millions d'euros ;

- une taxe annuelle pour frais de contrôle versée par les entreprises de transport public routier de personnes assujetties à la TVA et qui assurent des services réguliers interurbains, plafonnée à 1,1 million d'euros.

En 2019, le montant des produits perçus par l'Autorité s'est ainsi élevé à 11,8 millions d'euros³.

Répartition des produits nets de reversement et de frais de gestion en 2019 (Compte financier de l'exercice 2019)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Droit fixe / secteur ferroviaire ⁴	9 200	78 %
Taxe pour frais de contrôle / secteur autoroutier concédé	2 496	21 %
Autres produits	82	1 %
TOTAL	11 778	100 %



³ Ressources nettes de reversement à l'État au titre du plafonnement du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires et nettes de frais de gestion prélevés par les services de la direction générale des finances publiques dans le cadre du reversement à l'Autorité de la taxe pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

⁴ S'agissant du droit fixe ferroviaire, si les comptes de l'Autorité sont tenus selon le principe des droits constatés, la direction du budget raisonne pour sa part, pour le calcul du montant reversé, en termes d'encaissement :

- montant du droit fixe dû au titre des quatre trimestres de l'exercice 2019, inscrit en produits pour l'année 2019 : 10 822 milliers d'euros ;
- montant du reversement à l'État : 1 622 milliers d'euros ;
- montant encaissé durant l'exercice 2019 : 10 422 milliers d'euros ;
- montant du reversement durant l'exercice 2019 : 10 422 - 8 800 = 1 622 milliers d'euros ;
- montant du droit fixe net de reversement durant l'exercice 2019 : 10 822 - 1 622 = 9 200 milliers d'euros.

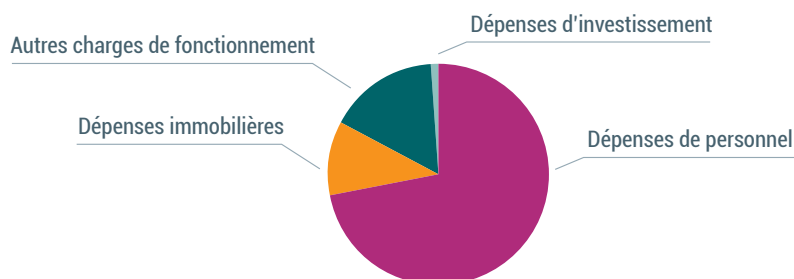
La loi de finances pour 2019 a modifié cet équilibre des sources de financement :

- en supprimant la taxe annuelle pour frais de contrôle sur les activités de transport public routier de personnes, dans le cadre de la politique de rationalisation des taxes à faible rendement ;
- en relevant le plafond du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires de 8,3 à 8,8 millions d'euros :
 - une première hausse à hauteur de 0,2 million d'euros au titre de la compensation de la suppression de la taxe susmentionnée ;
 - une seconde hausse à hauteur de 0,3 million d'euros au titre de l'extension des missions de l'Autorité dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire.

› Maîtrise et optimisation des dépenses

Le montant des charges de fonctionnement s'est élevé en 2019 à 11,4 millions d'euros (11,5 millions d'euros avec les dépenses d'investissement)⁵ ; les dépenses de personnel ont constitué le premier poste de charges.

Répartition des charges hors reversement et frais de gestion en 2019 (Compte financier de l'exercice 2019)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Dépenses de personnel	8 293	72 %
Dépenses immobilières	1 207	11 %
Autres charges de fonctionnement	1 887	16 %
Sous-total charges de fonctionnement	11 387	99 %
Dépenses d'investissement	81	1 %
TOTAL	11 468	100 %



La loi du 20 janvier 2017 portant statut général des autorités administratives indépendantes et des autorités publiques indépendantes prévoit que ces dernières adressent chaque année au Gouvernement et au Parlement un rapport d'activité rendant compte de l'exercice de leurs missions, rapport qui comporte également un schéma pluriannuel d'optimisation de leurs dépenses évaluant notamment l'impact des éventuelles mesures de mutualisation de leurs services avec les services d'autres autorités ou avec ceux d'un ministère.

⁵ Dépenses hors reversement à l'État au titre du plafonnement du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires et hors frais de gestion prélevés par les services de la direction générale des finances publiques dans le cadre du reversement à l'Autorité de la taxe pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Durant ces dernières années, l'Autorité s'est attachée à réaliser des efforts de gestion, dans un objectif de maîtrise des charges et d'optimisation des modes de fonctionnement et d'organisation.

Indicateur n°1 : efficience de la gestion des fonctions support	Année 2015	Année 2019
Effectif gérant ⁽⁶⁾	5,80	7,30
Effectif géré ⁽⁷⁾	53,80	78,30
Ratio effectif gérant / effectif géré	10,78 %	9,32 %

Indicateur n°2 : maîtrise des frais de déplacement, mission et réception	Année 2015	Année 2019
Montant total des frais de déplacement, mission et réception	274 868 €	107 381 €
Effectif permanent de l'Autorité en ETPT	49,14	72,70
Ratio montant des frais / effectif	5 594 € / ETPT	1 477 € / ETPT

Cette forte diminution du ratio s'explique essentiellement par le regroupement des services d'instruction sur un site unique parisien à partir de 2016, regroupement qui s'est traduit par une baisse conséquente des déplacements des agents entre les deux sites.

En matière de politique immobilière, l'Autorité a poursuivi ce même objectif de rationalisation depuis 2016 :

- 2016 : regroupement à Paris, sur un site unique, du collège ainsi que de l'ensemble des services d'instruction de l'Autorité, à compter du 1^{er} février (les services support de la direction des affaires générales et du greffe restant alors localisés au Mans) ;
- 2018 : transfert du greffe, devenu pôle procédure, sur le site parisien de l'Autorité, à compter du 1^{er} septembre.

Indicateur n°3 : données immobilières	Situation au 31/12/2015	Situation au 31/12/2019
Surface locative ⁽⁸⁾	2 316 m ²	2 123 m ²
Surface utile nette ⁽⁹⁾	1 546 m ²	1 205 m ²
Postes de travail ⁽¹⁰⁾	93	91
Ratio SUN / poste de travail	16,62 m² / poste	13,24 m² / poste



⁽⁶⁾ Effectif de l'Autorité en « équivalent temps plein » (ETP) affecté durant la majeure partie de son temps (c'est-à-dire plus de la moitié) à la gestion des fonctions support (en l'occurrence agents de la direction des affaires générales).

⁽⁷⁾ Effectif permanent de l'Autorité en ETP.

⁽⁸⁾ Surface locative totale, incluant les locaux parisiens et manceaux loués par l'Autorité, exprimée en m².

⁽⁹⁾ Surface utile nette (SUN) totale, incluant les locaux parisiens et manceaux loués par l'Autorité, exprimée en m².

⁽¹⁰⁾ Situation au 31/12/2015 : 61 postes de travail au Mans et 32 postes de travail à Paris ; situation au 31/12/2019 : 9 postes de travail au Mans et 82 postes de travail à Paris.

Mutualisation avec les services d'autres autorités ou avec ceux de l'administration de l'État

L'Autorité a poursuivi sa politique de partenariat initiée au cours des dernières années :

- participation aux échanges biannuels instaurés depuis 2017 entre les présidents de plusieurs autorités ;
- coopération dans le cadre de groupes de travail techniques, notamment en matière de gestion des ressources humaines, se traduisant par la tenue régulière de séances de travail thématiques, réunissant les responsables des ressources humaines des différentes autorités :
 - partage d'expériences et de « bonnes pratiques », réalisation de parangonnages sur des questions comme la déontologie, les pratiques salariales, l'actualité juridique ayant trait à l'évolution du droit de la fonction publique, etc. ;
 - en termes de mobilité RH, mise en œuvre d'un réseau de diffusion inter AAI-API des offres d'emploi ;
 - instauration de partenariats en vue de l'organisation de formations collectives ;
- constitution d'un groupement de commandes en 2017, pour une durée de quatre ans, avec l'Autorité des marchés financiers, l'Agence française de lutte contre le dopage, l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes, la Haute autorité pour la diffusion des œuvres et la protection des droits sur Internet et le Haut conseil du commissariat aux comptes, pour les prestations relatives à la fourniture de titres de transport ainsi que les prestations annexes (réservations d'hôtels) s'inscrivant dans le cadre des missions effectuées par les agents. Ce marché mutualisé a permis la simplification des procédures administratives ainsi que l'obtention de tarifs attractifs ;
- adhésion en 2019 au groupement de commandes permanent piloté par la direction des achats de l'État.





02

LA RÉGULATION DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE

L'année 2019 a constitué une année riche en jalons destinés à préparer l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. Elle a notamment été marquée par l'adoption de trois ordonnances majeures issues de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, transposant en droit national les dispositions du quatrième paquet ferroviaire européen et préparant le secteur pour cette ouverture à la concurrence. Ces ordonnances, sur lesquelles l'Autorité a émis un avis motivé, ont trait chacune à des piliers majeurs du secteur ferroviaire : en premier lieu, le cadre relatif à la tarification de l'accès au réseau ferroviaire ; en deuxième lieu, l'interopérabilité du système ferroviaire et la sécurité ferroviaire ; en troisième et dernier lieu, l'organisation et la gouvernance du groupe public ferroviaire SNCF effectives depuis le 1^{er} janvier 2020. Dans la foulée de ces ordonnances, de nombreux textes réglementaires sont venus compléter les évolutions du cadre législatif, notamment la modification du décret relatif à la tarification de l'accès au réseau ferroviaire, le décret relatif à la fourniture de données dans le cadre des services ferroviaires conventionnés ou encore les décrets relatifs aux statuts des nouvelles entités du groupe public ferroviaire SNCF.

L'année 2019 a également été marquée par une poursuite des actions et travaux de l'Autorité pour préparer de manière active le secteur à l'ouverture à la concurrence. Durant l'année 2019, à travers ses avis, décisions, consultations publiques, auditions et études internes, l'Autorité n'a eu de cesse, dans le cadre de ses missions et prérogatives, d'analyser et de contribuer à abaisser les barrières à l'entrée et à un fonctionnement transparent et non discriminatoire des différentes composantes du système ferroviaire. L'Autorité a notamment porté son attention la plus vive sur un certain nombre de problématiques majeures telles que :

- la nécessaire indépendance du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau, en particulier dans la configuration d'un groupe ferroviaire verticalement intégré ;
- les conditions techniques et opérationnelles d'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service pour les entreprises ferroviaires et candidats autorisés ;
- l'accès aux données nécessaires pour que les autorités organisatrices des transports soient en mesure de préparer l'attribution concurrentielle par appels d'offres des services ferroviaires conventionnés ;
- et, bien entendu, les conditions tarifaires relatives aux accès régulés au réseau ferroviaire et aux installations de service ferroviaires.

Chiffres clés

DU MARCHÉ EN 2018



28 200

kilomètres de lignes exploitées
dont 2 600 kilomètres
de lignes à grande vitesse (LGV)



2 880

Gares et haltes ferroviaires

28 % des trains.kilomètres
fret réalisés par des
opérateurs alternatifs
au groupe SNCF

33 milliards de tonnes.km
de fret transportées



1,35 MILLIARD

de voyageurs transportés dont
89 % par les services régionaux
(TER et Transilien)

89 MILLIARDS

de passagers.km dont
31 % pour les services régionaux

29,4 ans

C'est l'âge moyen des voies
(17,4 ans pour les LGV)

24 entreprises ferroviaires
actives sur le réseau ferré national
(20 de fret, 3 de voyageurs et 1 mixte)

Montant des redevances
perçues par SNCF Gares
& connexions

727
millions
d'euros

Montant des redevances
perçues par SNCF Réseau

5,75
milliards
d'euros

Revenus des entreprises ferroviaires
de voyageurs

13,6 MILLIARDS
D'EUROS

dont 62 % de recettes
commerciales et
38 % concours publics

Le marché du transport ferroviaire EN 2018

Parmi les missions que le législateur a confiées à l'Autorité figure en premier lieu celle de concourir « 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 » (article L. 2131-1 du code des transports).

Pour mener à bien cette mission d'intérêt général, l'Autorité s'est vu confier, par la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », un pouvoir de collecte d'informations.

Ainsi, l'Autorité « peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur [...]. Elle peut notamment, par une décision motivée, prévoir la transmission régulière d'informations par les gestionnaires d'infrastructure, les exploitants d'infrastructures de service, les entreprises ferroviaires et la SNCF » (article L. 2132-7 du code des transports). Sur la base des données collectées, l'Autorité a publié en 2019 la troisième édition de son rapport annuel sur le marché français du transport ferroviaire de voyageurs, portant sur l'exercice 2018. Ce rapport annuel, publié en deux volumes, a par ailleurs été complété par un focus dédié au transport ferroviaire de marchandises, premier bilan spécifique en la matière.



Le réseau ferré national et son utilisation

Avec près de 28 200 kilomètres de lignes exploitées fin 2018, le réseau ferré national (RFN) s'est réduit de 2,1 % depuis 2015, les lignes fermées étant, pour l'essentiel, des lignes peu circulées, dont environ la moitié n'était plus utilisée pour le transport de voyageurs.

Malgré cette réduction, la France demeure à la seconde place européenne, tant pour la taille de son réseau pris dans son ensemble (derrière l'Allemagne) que pour celle de son réseau de lignes à grande vitesse (derrière l'Espagne).

L'âge moyen du RFN a diminué progressivement depuis fin 2015, passant de 30,9 ans à 29,4 ans fin 2018, en raison de trois facteurs : l'ouverture de lignes nouvelles (dont des lignes à grande vitesse, dites LGV), les opérations de régénération de voies existantes ainsi que la fermeture de certaines voies les plus âgées.

Ce réseau a permis de desservir de manière régulière par un service ferroviaire de voyageurs 2 880 haltes et gares, situées sur 2 551 communes. Les services ferroviaires d'intérêt régional, TER et Transilien, qui assurent la desserte la plus fine du territoire, ont couvert la quasi-totalité de ces communes (en l'occurrence 2 543). Les services Intercités et de TAGV (trains aptes à la grande vitesse) domestiques ont, quant à eux, desservi respectivement 205 et 173 communes en 2018.

En raison des mouvements sociaux, le degré d'utilisation du RFN a diminué en 2018. Ainsi, durant l'année 2018, 449 millions de trains.kilomètres ont circulé sur le RFN toutes circulations confondues (tous trains de voyageurs et de fret à vocation commerciale et non commerciale), soit une baisse de 8,8 % sur un an.

Le marché du transport ferroviaire de voyageurs

En 2018, les mouvements sociaux du printemps ont engendré un repli de 3,6 % de la fréquentation, cette dernière atteignant 89 milliards de voyageurs.kilomètres.

Il convient toutefois de noter que, si la fréquentation ferroviaire globale a diminué par rapport à 2017, elle est demeurée à un niveau supérieur à celui constaté durant les années 2015 et 2016. Dans un contexte général de légère diminution du trafic intérieur de voyageurs, en passagers.kilomètres (-0,3 %), la part modale du train s'est établie en 2018 à 9,5 %, accusant une baisse de 0,3 point par rapport à l'année précédente.

Bien que l'offre programmée en 2018 ait été supérieure de 4 % à celle programmée l'année précédente, le nombre de circulations a diminué de 6 % en raison des grèves du second trimestre. Le taux de réalisation des services ferroviaires a ainsi atteint 89 % en 2018 (soit 8 points de moins qu'en 2017). Cette baisse a été particulièrement notable durant le second trimestre, avec un taux de réalisation de 72 % (66 % pour les services TER et Intercités, les plus affectés par les grèves durant cette période). Finalement, ce sont près de 400 000 trains qui ont été supprimés en 2018 (contre seulement 63 000 en 2017), près de 80 % d'entre eux l'ayant été lors des journées de grève.

S'agissant de la structure de la fréquentation, elle a peu évolué depuis 2015. En nombre de passagers, ce sont toujours les « trains du quotidien » (TER et Transilien) qui concentrent 89 % des 1,35 milliard de voyageurs transportés tandis que l'activité TAGV domestique représente plus de la moitié des kilomètres parcourus.

Corollaire d'une fréquentation ayant moins diminué que l'offre de service effective, le taux d'occupation moyen des trains s'est établi à 45 % en 2018, soit une hausse annuelle de 1,3 point. Cette amélioration a concerné l'ensemble des services ferroviaires, y compris les TER (avec un taux d'occupation en 2018 de 26 %).

En termes de ponctualité des services ferroviaires, le taux de retard est resté globalement stable entre 2017 et 2018. Près de 179 millions de passagers ont été impactés en 2018 par des retards de plus de cinq

minutes à leur descente, soit 13,2 % de la fréquentation. Pour les 28 millions de passagers TAGV et internationaux affectés par ces retards, plus de 24 minutes en moyenne ont été perdues par passager.

Les revenus annuels des entreprises ferroviaires sur le RFN, qui se sont élevés en 2018 à 13,6 milliards d'euros, ont été fortement affectés par les mouvements sociaux, avec une baisse de 2,6 % par rapport à 2017. Les recettes commerciales directes ont représenté 8,4 milliards d'euros, soit 62 % du revenu total. Quant aux concours publics versés aux entreprises ferroviaires pour l'exploitation des services conventionnés et les compensations tarifaires, ils ont atteint 5,2 milliards d'euros, soit 38 % du revenu. Le revenu moyen par passager.kilomètre s'est établi en 2018 à 15,3 centimes d'euros, dont 9,4 centimes d'euros de recettes commerciales (tous services confondus).

En 2018, les entreprises ferroviaires ont acquitté 4,3 milliards d'euros de péages auprès des gestionnaires d'infrastructure (SNCF Réseau et LISEA) et du gestionnaire des gares (SNCF Gares & Connexions), hors redevances d'accès aux autres installations de services. Le montant des péages versés a représenté en moyenne 32 % des revenus des entreprises ferroviaires (dont 41 % des revenus de l'activité TAGV et 24 % des revenus des services TER, cette part variant de 20 % à 28 % selon les régions).

Les revenus perçus en 2018 par SNCF Mobilités pour la réalisation des services ferroviaires régionaux conventionnés se sont élevés à 6,8 milliards d'euros, dont 2,7 milliards pour les seuls services Transilien en Île-de-France. Une large partie de ces revenus provient des concours publics, qui ont ainsi représenté 75 % des revenus des services TER et 66 % des services Transilien. S'agissant de l'activité TER, près des trois quarts des recettes commerciales proviennent des clients non-abonnés, qui ne représentent que la moitié de la fréquentation kilométrique. Le complément payé par les régions pour couvrir le coût d'exploitation de l'entreprise ferroviaire s'est élevé en moyenne à 22,4 centimes d'euro par passager.kilomètre.



Le marché du transport ferroviaire de marchandises



Sur la totalité des 450 millions de trains.kilomètres réalisés en 2018 sur le réseau ferré national (RFN), 60 millions ont été opérés pour le transport de marchandises.

Ce trafic s'est concentré essentiellement sur quelques corridors, gares et points d'arrêt : la quasi-totalité des

trains.kilomètres (99 %) non-voyageurs a été effectuée sur seulement 58 % des lignes du RFN tandis que plus de la moitié des origines et terminus de trains de fret s'est concentrée sur 50 secteurs.

Près de 851 trains de fret et travaux ont circulé quotidiennement en moyenne en 2018, contre 941 en 2017, soit un recul de 9,6 %. Cette diminution s'explique en partie par les mouvements sociaux qui se sont déroulés au cours du deuxième trimestre 2018 ainsi que par l'augmentation du tonnage transporté par train. Elle s'inscrit toutefois plus généralement dans un contexte général de baisse de la part modale du fret ferroviaire depuis ces quatre dernières décennies. En effet, en 44 ans, la part modale en tonnes.kilomètres du transport ferroviaire de marchandises s'est fortement dégradée passant de 46 % en 1974 à 30 % en 1984 et à un peu plus de 9 % en 2018, au profit du transport routier. Si la part modale du transport ferroviaire de marchandises s'est

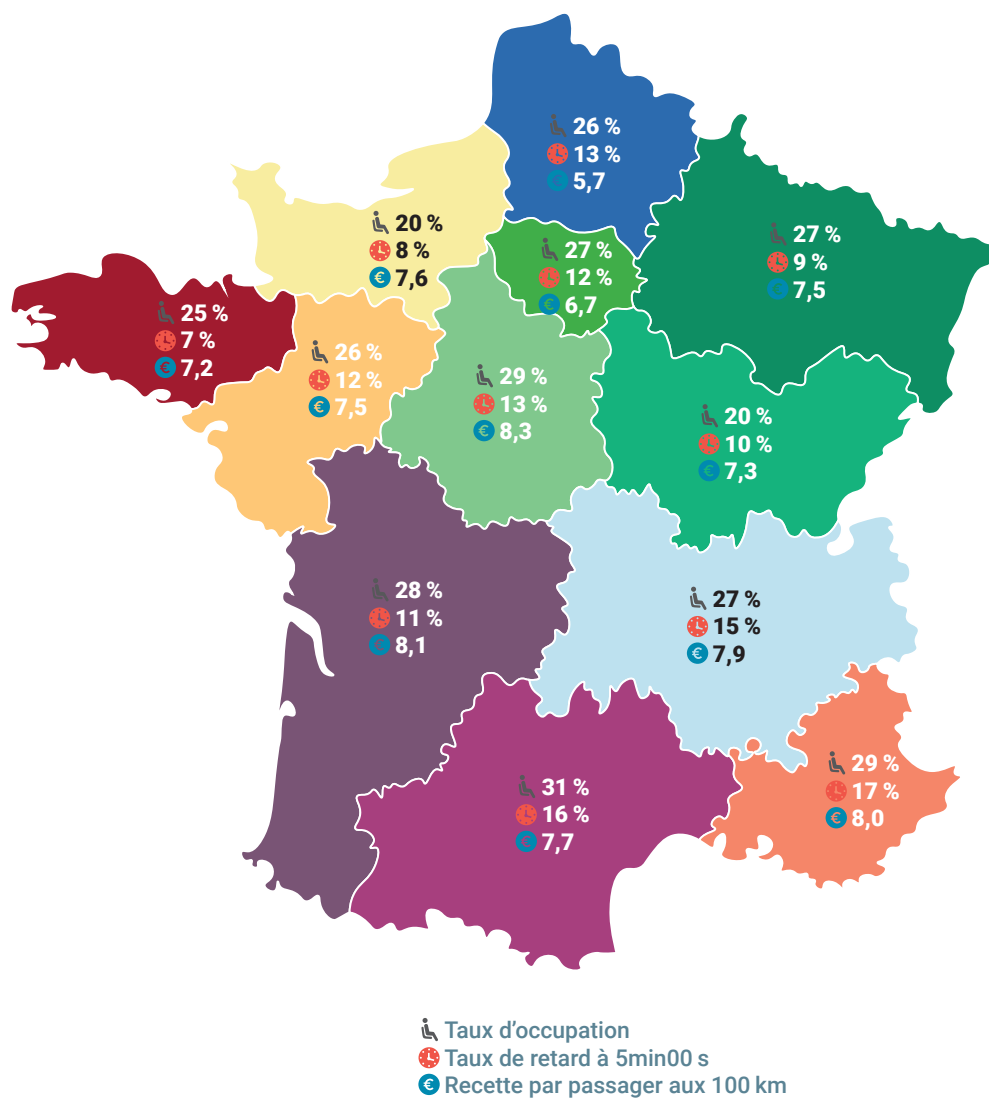
également dégradée dans les autres pays européens, la part modale ferroviaire française demeure toutefois largement en dessous de la moyenne des 28 pays de l'Union européenne (17,3 %).

Les dix premières entreprises ferroviaires de transport de marchandises ont totalisé en 2018 plus de 99 % des trains.kilomètres opérés sur le RFN. La principale d'entre elles demeure l'opérateur historique Fret SNCF, qui a effectué 58 % des trains.kilomètres de marchandises (72 % pour l'ensemble des filiales du groupe SNCF).

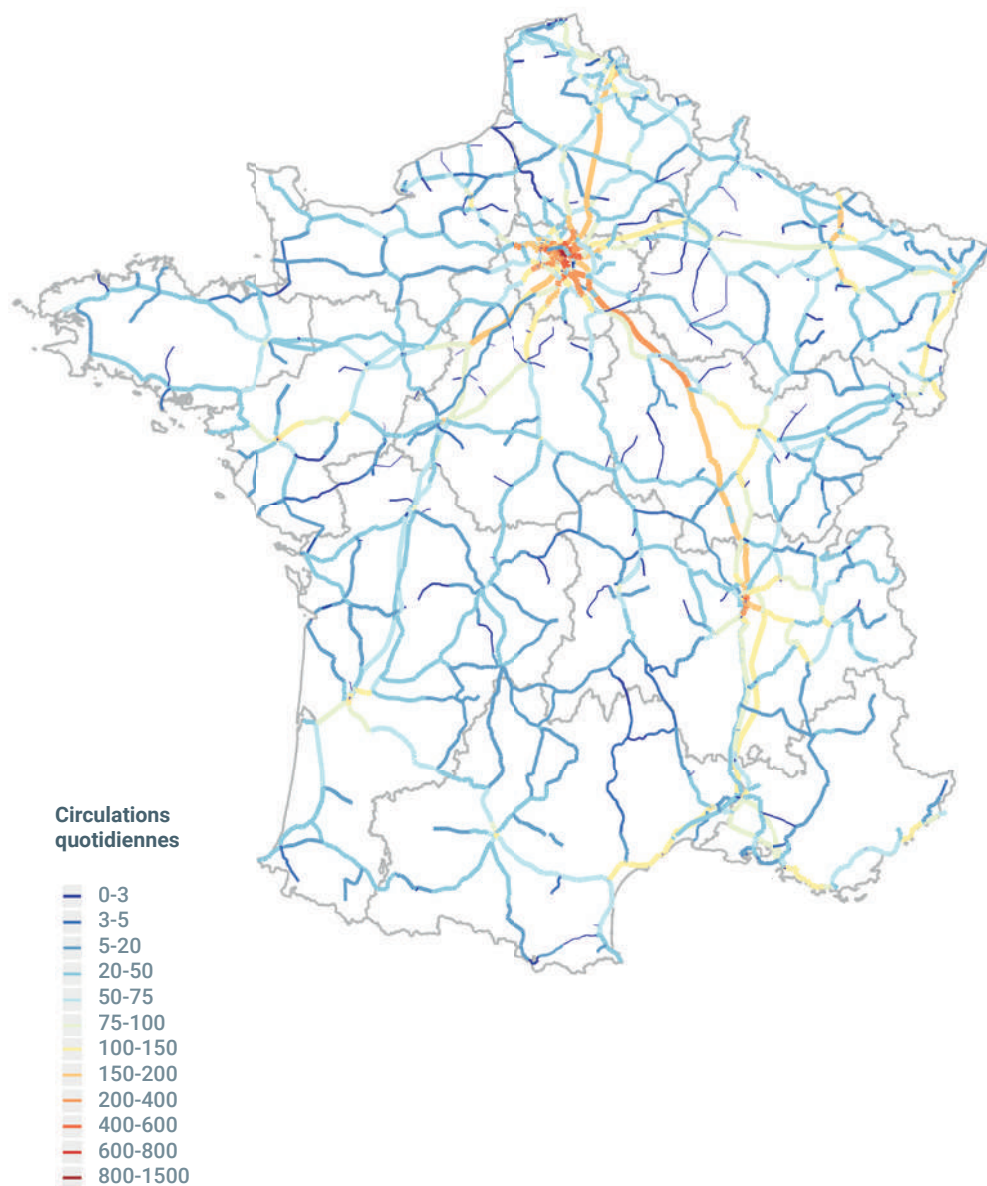
La ponctualité des trains commerciaux de fret s'est très légèrement dégradée entre 2017 et 2018, le taux de retard au seuil de 60 minutes ayant augmenté d'un point, passant de 8 % à 9 %. Plus généralement, quel que soit le seuil considéré, le taux ainsi que la durée de retard augmentent avec la distance parcourue par le train.

Ce mode de transport est également caractérisé par un revenu kilométrique situé en dessous de la moyenne européenne. En 2018, les recettes commerciales perçues par les entreprises ferroviaires de marchandises ont été en baisse de 4,7 % par rapport à 2017. En moyenne, chaque kilomètre parcouru s'est traduit par une recette de 18,6 euros, inférieure à la moyenne des pays membres de l'IRG-Rail (21,3 euros par train.kilomètre).

Quelques indicateurs relatifs aux services de transports express régionaux (TER) en 2018 (hors services Transilien)



Bilan quotidien des circulations ferroviaires en 2018



Les principaux enjeux

DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE



L'ouverture à la concurrence du marché de transport ferroviaire de voyageurs en six dates clés

- **Décembre 2009** : ouverture à la concurrence du marché de transport international de voyageurs.
- **Juin 2018** : adoption de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire qui organise une réforme institutionnelle, financière et concurrentielle du secteur ferroviaire et, plus particulièrement, met en œuvre l'ouverture à la concurrence du marché domestique de transport ferroviaire de voyageurs.
- **Décembre 2019** : possibilité pour les autorités organisatrices de transport (AOT) de lancer des appels d'offres pour les services ferroviaires conventionnés, en l'occurrence les services régionaux TER, d'une part, les services moyenne et longue distance de trains d'équilibre du territoire (TET) exploités sous la dénomination Intercités, d'autre part.
- **Décembre 2020** : possibilité pour toutes les entreprises ferroviaires de faire circuler leurs trains sur le réseau ferroviaire intérieur.
- **Décembre 2023** : obligation pour les AOT d'ouvrir à la concurrence les services ferroviaires conventionnés (TER, Intercités).
- **De 2023 à 2039** : extension de l'ouverture du marché concurrentiel aux services Transilien.

› Quelles conditions pour une ouverture à la concurrence « réussie » ?

L'ouverture à la concurrence ne constitue pas une fin en soi, mais représente l'un des moyens de stimuler le secteur du transport ferroviaire et d'inciter l'ensemble de ses acteurs à fournir des services de manière efficace et efficiente, au bénéfice des usagers et clients. Toutefois, afin que celle-ci puisse être « réussie », plusieurs conditions doivent être réunies. Ces dernières sont complexes et requièrent pour nombre d'entre elles une vigilance constante du régulateur. Elles impliquent la recherche d'un équilibre permanent entre des conditions optimales d'entrée de nouveaux acteurs et la mise en œuvre de moyens suffisants pour que les infrastructures et installations ferroviaires puissent être maintenues et renouvelées, dans des conditions efficaces, au bénéfice des clients des services ferroviaires commerciaux et des usagers des services publics de transport ferroviaire.

1

Le réseau ferroviaire doit être en capacité d'accueillir les entreprises ferroviaires souhaitant y accéder et de permettre un développement du trafic ferroviaire.

Cet enjeu implique que le gestionnaire du réseau dispose des moyens nécessaires pour répondre aux ambitions des politiques de mobilité prescrites par les pouvoirs publics, qu'il s'agisse de l'État ou des collectivités territoriales, que ces moyens soient clairement mis en cohérence avec la consistance attendue du réseau (la vision cible du réseau ferroviaire devant être ainsi clairement définie par les pouvoirs publics) et qu'un pilotage dans le temps de l'adéquation des moyens mis en œuvre et des réalisations de SNCF Réseau, et de sa performance industrielle, soit effectivement mis en place.

2

Il est nécessaire que les autorités organisatrices des transports conventionnés puissent disposer de tous les éléments d'information, de toutes les données utiles pour attribuer par voie concurrentielle (mais également directe selon les cas) l'exploitation des services ferroviaires, de telle sorte que les usagers de ces services puissent bénéficier, au final, non seulement d'une amélioration mais également d'une continuité de ces services, dans l'hypothèse où un nouvel acteur prendrait en charge leur exploitation.

3

Les conditions techniques et tarifaires d'accès à l'infrastructure et aux installations de service ferroviaires constituent également un enjeu majeur.

L'accès au réseau ferroviaire demeure aujourd'hui complexe et, à ce titre, source d'incertitude pour les nouveaux entrants. Il est primordial, pour permettre une ouverture à la concurrence réussie, que :

- SNCF Réseau soit mis en situation de rendre plus claires et lisibles les règles d'accès au réseau et d'optimiser la gestion des capacités ;
- les tarifs d'accès au réseau envoient un signal économique pertinent aux nouveaux entrants souhaitant fournir des services librement organisés ;
- l'accès aux installations de service (gares, centres de maintenance, voies de garage, etc.) et aux prestations qui y sont associées soit assuré dans de bonnes conditions ;
- les entreprises ferroviaires puissent accéder de manière transparente, équitable et non discriminatoire aux services en gare, qu'il s'agisse des services conventionnés ou des services librement organisés ;
- que l'accès aux centres d'entretien du matériel roulant soit assuré dans les conditions prévues par le droit européen et national, notamment pour les premiers temps de l'ouverture à la concurrence, afin de ne pas obérer la possibilité, pour des entreprises, d'entrer sur le marché, en leur laissant le temps requis afin qu'elles mettent en place, le cas échéant, leurs propres installations de maintenance.

› La mise en place de lignes directrices pour la réalisation des tests d'équilibre économique

L'article 11 de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 prévoit la possibilité pour les États membres de l'Union européenne de mettre en œuvre des tests d'équilibre économique destinés à vérifier si le lancement de nouveaux services de transport ferroviaire librement organisés, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, ne viendrait pas altérer de manière considérable l'équilibre financier de services conventionnés de transport ferroviaire existants.

Dans ce contexte, le cadre législatif et réglementaire français (loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et décret n° 2018-1275 du 26 décembre 2018 relatif à l'obligation de notification des offres de services de transport ferroviaire de voyageurs et à la procédure du test de l'équilibre économique) prévoit, d'une part, l'obligation, pour les entreprises ferroviaires souhaitant lancer un nouveau service ferroviaire librement organisé, de notifier à l'Autorité le lancement dudit service, d'autre part, la réalisation d'un test d'équilibre économique par l'Autorité à la demande des autorités organisatrices, des entreprises ferroviaires assurant l'exploitation d'un service conventionné ou encore du ou des gestionnaires d'infrastructure concernés.

La procédure et les critères relatifs à l'application du test d'équilibre économique sont prévus par le règlement d'exécution (UE) 2018/1795 de la Commission européenne du 20 novembre 2018. Durant l'année 2019, l'Autorité s'est attachée à préciser les conditions concrètes de mise en œuvre de ce test dans le contexte du secteur ferroviaire français, procédant en deux temps :

- dans un premier temps, l'Autorité a consulté publiquement les acteurs du secteur (lancement d'une consultation publique le 16 mai 2019) sur les modalités opérationnelles afférentes à la notification de nouveaux services ferroviaires librement organisés et à la mise en œuvre pratique du test d'équilibre économique ;

- ensuite, sur le fondement des dispositions du règlement d'exécution (UE) 2018/1795 et des réponses à la consultation publique, l'Autorité a élaboré et publié le 6 juin 2019 des lignes directrices relatives à la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en œuvre du test d'équilibre économique (décision n° 2019-032).

Ces lignes directrices ont très rapidement trouvé leur mise en application concrète à la suite des notifications par la société FlixTrain, le 18 juin 2019, de cinq nouveaux services ferroviaires librement organisés prévus pour être lancés le 1^{er} janvier 2021. Conformément au droit applicable, cinq autorités organisatrices de transport (l'État et les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Hauts-de-France et Bourgogne-Franche-Comté), estimant que leurs services ferroviaires conventionnés pouvaient potentiellement être impactés par les futurs services ferroviaires de FlixTrain, ont saisi l'Autorité en vue de la réalisation de tests d'équilibre économique.

S'agissant de la demande de test d'équilibre économique émise par l'État, autorité organisatrice des trains d'équilibre du territoire, l'Autorité, dans sa décision n° 2019-076 du 7 novembre 2019, a conclu à sa non-recevabilité dans la mesure où aucune convention de service public n'était en place ou prévue pour la date 1^{er} janvier 2021 au moment de la saisine. S'agissant des autres demandes formulées par les régions, l'Autorité a réalisé les tests d'équilibre économique dont les résultats ont été publiés dans le cadre de décisions prises par l'Autorité le 9 janvier 2020¹. Toutes ces décisions ont conclu à l'absence d'impact financier considérable des nouveaux services librement organisés prévus par FlixTrain sur les services conventionnés existants.

¹ Décision n° 2020-002 du 9 janvier 2020 relative à une demande de test d'équilibre économique formulée par la région Occitanie concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Toulouse notifié par la société FlixTrain ; décision n° 2020-003 du 9 janvier 2020 relative à deux demandes de test d'équilibre économique formulées par les régions Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Lyon notifié par la société FlixTrain ; décision n° 2020-004 du 9 janvier 2020 relative à une demande de test d'équilibre économique formulée par la région Hauts-de-France concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Bruxelles (via Saint-Quentin) notifié par la société FlixTrain.

L'évolution législative et réglementaire RELATIVE À L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

› Avis sur le projet d'ordonnance dite « à neuf mois »

Dans son avis n° 2019-008 du 20 février 2019, l'Autorité s'est prononcée sur le projet d'ordonnance relative au cadre de fixation des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'élaboration et à l'actualisation du contrat entre l'État et SNCF Réseau, dite « à neuf mois ».

Si elle a salué le principe de l'établissement d'une tarification pluriannuelle, cette dernière revêtant une importance stratégique dans un contexte d'ouverture à la concurrence, l'Autorité a également appelé l'attention du Gouvernement sur deux points principaux.

En premier lieu, s'agissant de l'élaboration de la tarification par SNCF Réseau, l'Autorité a préconisé que les données des candidats nécessaires à l'élaboration de cette tarification lui soient transmises à elle directement plutôt qu'au gestionnaire d'infrastructure, afin de ne pas susciter de la part de nouveaux entrants de craintes quant à la communication de données sensibles à un opérateur en monopole faisant partie, de surcroît, d'une entreprise verticalement intégrée. En second lieu, elle a recommandé que la présomption de soutenabilité des majorations tarifaires supportées par les services conventionnés prévue dans le projet soit supprimée.

L'Autorité a été amenée à se prononcer en 2019 sur trois projets d'ordonnances prises en application des dispositions de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire. Cette dernière organise l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et doit ainsi « (contribuer) à la recherche d'une meilleure efficacité du système ferroviaire dans son ensemble ».



Si l'Autorité a été entendue sur ces points, la rédaction retenue dans l'ordonnance n° 2019-183 du 11 mars 2019 pour l'appréciation, par le régulateur, du caractère soutenable des majorations tarifaires pour les services conventionnés suscite des interrogations, l'Autorité demeurant particulièrement vigilante en ce qui concerne les questions de tarification.

› Avis sur le projet d'ordonnance relative à la sécurité et à l'interopérabilité

Le 21 février 2019, l'Autorité a émis son avis n° 2019-013 sur le projet d'ordonnance relative à la sécurité et à l'interopérabilité dite « Sécurité et Interopérabilité », visant à transposer, pour partie, le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire.

Dans son avis, l'Autorité a notamment préconisé que les engagements de l'État de veiller à l'interopérabilité

du système soient déclinés de manière concrète, afin de donner corps à cet engagement dans un domaine, l'interopérabilité, qui constitue un enjeu essentiel de l'accès au réseau par les entreprises dans la perspective de l'ouverture à la concurrence. L'ordonnance n° 2019-397 du 30 avril 2019 n'a cependant pas tenu compte de cette recommandation.



› Avis sur le projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la nouvelle SNCF

Dans son avis n° 2019-028 rendu le 9 mai 2019 sur le projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la nouvelle SNCF, dite ordonnance « à douze mois », l'Autorité a notamment recommandé que les conditions de la gouvernance de SNCF Réseau soient adaptées de façon à garantir son indépendance au sein du groupe public unifié et que la gestion de l'ensemble des installations de maintenance soit confiée à une seule filiale dédiée à cette activité.

Outre l'absence de traitement de la dette de Fret SNCF (4,6 milliards d'euros de dette financière et 4,4 milliards d'euros de capitaux propres négatifs),

elle a déploré qu'aucune vision « système » n'ait guidé les choix opérés par le Gouvernement pour organiser la nouvelle gouvernance du groupe public unifié. L'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 n'a pas repris la plupart des recommandations émises par l'Autorité, qu'il s'agisse, par exemple, de désigner le président du conseil d'administration de la société SNCF Réseau selon la même procédure que celle prévue pour le directeur général ou pour le président directeur général (procédure impliquant un avis conforme de l'Autorité) ou de confier la gestion des installations de service à une filiale dédiée à cette activité et indépendante des sociétés de transport ferroviaire.

› Avis 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

Le 13 juin 2019, l'Autorité, dans son avis n° 2019-037, s'est prononcée 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 et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires.

Ce projet de décret constituait un pilier majeur relatif aux conditions d'ouverture à la concurrence des services conventionnés de transport ferroviaire de voyageurs.

L'Autorité a été saisie de ce projet de décret le 15 mai 2019 et a reçu, le 23 mai 2019, un courrier du secrétariat général du Gouvernement, la sollicitant en vue de rendre son avis au plus tard le 13 juin 2019. Malgré ce court délai (le délai prévu pour ce type d'avis étant généralement de deux mois), l'Autorité, compte-tenu de l'importance et des enjeux attachés à ce sujet, a lancé une consultation publique afin de recueillir le point de vue des différents acteurs concernés (entreprises ferroviaires, associations professionnelles, représentants des autorités organisatrices de transports, EPSF, etc.). Les travaux d'instruction et les nombreuses réponses recueillies lors de la consultation lui ont permis d'identifier un certain nombre de points susceptibles de créer des barrières à l'entrée dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires conventionnés, en particulier s'agissant des informations devant être fournies dans le cadre des transferts de matériels roulants. Sur ce sujet en particulier, l'avis de l'Autorité a conduit le Gouvernement à procéder à des modifications du projet de manière notamment à mettre le décret n° 2019-851 du 20 août 2019 en conformité avec les dispositions réglementaires européennes applicables en la matière.



FOCUS
sur l'avis de l'Autorité
portant sur les décrets
statutaires de SNCF
et de ses différentes
entités

Tout au long de l'année 2019, l'Autorité a été amenée à rendre des avis non seulement sur les projets des ordonnances prises en application des dispositions de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, mais également sur de nombreux projets de décrets, ces derniers concernant, entre autres, tant la gouvernance du système ferroviaire que les principes de tarification du réseau ou encore les enjeux de sécurité ou de transmission de données.

Parmi ces avis, il convient de mentionner celui émis par l'Autorité le 9 décembre 2019, relatif aux projets de décrets approuvant les statuts de SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et de SNCF Voyageurs. Dans ce dernier, l'Autorité a préconisé que les périmètres des missions confiées aux différentes entités soient précisés et que les règles de gouvernance et de fonctionnement de celles-ci soient clarifiées. Le régulateur a jugé que de telles évolutions étaient indispensables afin que l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, et de sa filiale en charge de la gestion des gares, SNCF Gares & Connexions, soit pleinement garantie et que le bon fonctionnement du système ferroviaire soit assuré. L'Autorité a notamment rappelé qu'elle avait déjà alerté sur ces risques dans son avis du 9 mai 2019 portant sur le projet d'ordonnance dite « à douze mois », relatif à l'organisation et au fonctionnement du groupe public unifié.



Les enjeux EN MATIÈRE D'ACCÈS AU RÉSEAU FERROVIAIRE

L'une des préoccupations majeures de l'Autorité, dans le contexte de la très prochaine ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, réside dans le fait que le réseau soit en mesure, d'une part, d'accueillir de manière transparente, équitable, non discriminatoire et avec un niveau satisfaisant de performances, les entreprises ferroviaires souhaitant y accéder, et d'autre part, de permettre un développement du trafic.

Durant l'année 2019, l'action de l'Autorité en matière d'accès au réseau ferroviaire s'est articulée autour de trois principaux axes, tous d'égale importance :

- le suivi du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État ainsi que le contrôle de la trajectoire financière de SNCF Réseau ;
- la poursuite des travaux liés à la tarification des prestations minimales ;
- les conditions techniques et opérationnelles de l'accès au réseau ferroviaire, tant s'agissant du processus de commande de capacités que du processus de gestion opérationnelle des circulations ferroviaires.

› Les travaux sur le suivi du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau et le contrôle de la trajectoire financière de SNCF Réseau

Avis en vue du rétablissement des équilibres financiers de SNCF Réseau

L'Autorité exerce, depuis la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, une mission de contrôle de la trajectoire financière de SNCF Réseau.

Cette mission s'exerce principalement dans le cadre des avis qu'elle est amenée à émettre :

- sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau (et de ses actualisations) ;
- sur le rapport annuel relatif à la mise en œuvre de ce contrat ;
- sur le projet de budget annuel de SNCF Réseau ;
- sur tous les projets d'investissements supérieurs à 200 millions d'euros. À ce titre, il convient de rappeler que SNCF Réseau est soumis au respect de la « règle

d'or » votée par le législateur, qui lui impose notamment de ne pas s'endetter pour financer de nouveaux projets au-delà d'un ratio entre la dette financière nette et la marge opérationnelle qui était jusqu'alors fixé à 18. Cette règle a évolué en 2019, de manière notamment à tenir compte de la reprise de dette de 35 milliards d'euros dont bénéficiera SNCF Réseau entre 2020 et 2022, et fixe désormais à 6 ce ratio cible².

L'Autorité a rendu en 2019 deux avis relatifs à la trajectoire financière de SNCF Réseau, qui l'ont conduite à poser les mêmes constats et recommandations que ceux émis lors de son avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau conclu le 20 avril 2017 (avis n° 2017-036 du 29 mars 2017).

²Décret n° 2019-1582 du 31 décembre 2019 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau.



Recommandations formulées dans le cadre de l'actualisation du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2020-2029

L'accueil de nouveaux entrants sur le marché ainsi que la possibilité de développement du trafic ferroviaire impliquent que le gestionnaire de réseau dispose des moyens nécessaires pour répondre aux ambitions des politiques de mobilités prescrites par les pouvoirs publics (État et collectivités territoriales), que ces moyens soient clairement mis en cohérence avec la consistance attendue du réseau (la vision cible du réseau ferroviaire devant ainsi être clairement définie par les pouvoirs publics) et qu'un pilotage dans le temps de l'adéquation des moyens mis en œuvre et des réalisations du gestionnaire d'infrastructure, ainsi que de sa performance industrielle, soit effectivement mis en place. C'est tout l'enjeu des futures actualisations du contrat de performance, sur lesquelles l'Autorité émettra un avis motivé. C'est également tout l'enjeu d'une répartition adéquate des rôles et des responsabilités entre l'État et les régions s'agissant du réseau ferroviaire et de la vision cible du réseau à atteindre.

Dans le cadre de sa décision n° 2019-039 du 20 juin 2019, l'Autorité a publié un certain nombre de recommandations quant à la future actualisation du contrat de performance pour la période 2020-2029.

En premier lieu, dans le cadre de ses recommandations, l'Autorité a rappelé son souhait de voir refondu le contrat de performance en vue d'en faire un réel outil de pilotage du gestionnaire d'infrastructure propre à porter la définition des orientations stratégiques pour le réseau ferré national (RFN) et à porter l'amélioration de la productivité au service d'une meilleure qualité de service du système ferroviaire.

En second lieu et pour fournir un éclairage le plus utile possible sur ces enjeux, les recommandations proposées par l'Autorité ont été articulées en trois temps, qui correspondent aux différents cycles du contrat de performance (cf. schéma ci-après) :

- Une première étape relative à la fixation des objectifs pour le réseau ferroviaire - étape préalable et incontournable sur laquelle le contrat doit être fondé ;
- Une deuxième étape de mise en œuvre opérationnelle du contrat de performance ;
- Une troisième étape relative au suivi et au pilotage de l'exécution du contrat.

Avis sur le projet de budget pour 2020 de SNCF Réseau

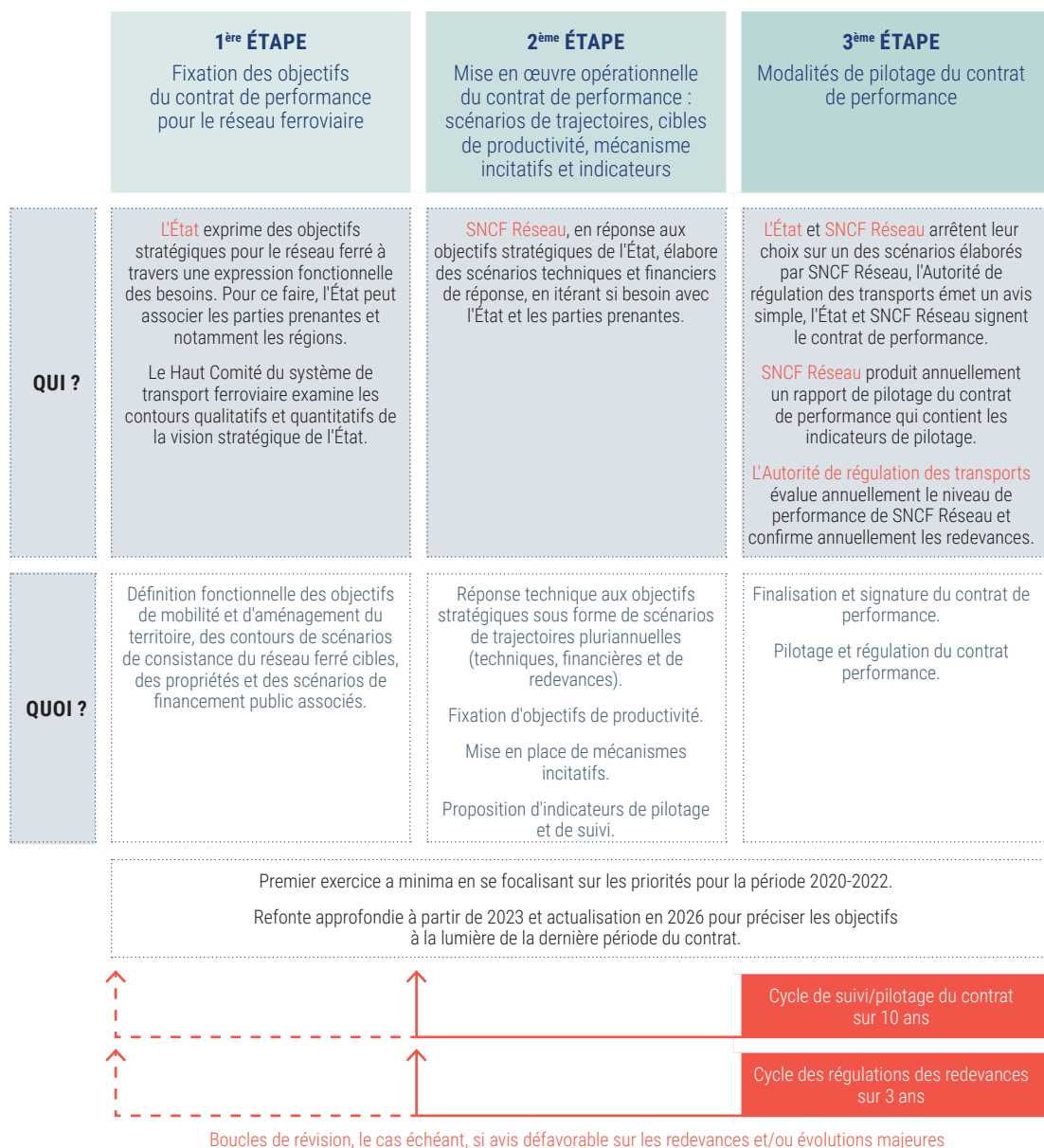
Le 19 décembre 2019, l'Autorité s'est prononcée sur le projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2020 (avis n° 2019-086), dans des délais très réduits du fait d'une saisine tardive et du souhait de permettre à SNCF Réseau de faire arrêter le budget par son conseil d'administration avant le 1^{er} janvier 2020, date à compter de laquelle l'établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) est devenu une société anonyme à capitaux publics.

L'Autorité a souligné de nouveau dans cet avis les limites de l'exercice en l'absence de mise à jour des trajectoires du contrat de performance, malgré les modifications introduites par la loi pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018.

Avis relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2018 du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau

En juin 2019, le régulateur s'est prononcé sur la deuxième année de mise en œuvre du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau à la suite de la parution du rapport de SNCF Réseau rendant compte de la mise en œuvre du contrat pluriannuel de performance conclu le 20 avril 2017. Très succinct, ce bilan a illustré les limites inhérentes au contrat de performance et les lacunes des indicateurs de suivi actuellement disponibles.

› Cycle de définition, de mise en œuvre et de pilotage du contrat de performance



› Les travaux sur la tarification de l'accès au réseau ferroviaire



Le 7 février 2019, l'Autorité a publié son avis n° 2019-005 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020.

Cet avis vient asseoir pour le deuxième horaire de service le premier acte de la refonte de la tarification de l'accès au réseau, à savoir la refonte des redevances de circulation destinées à couvrir la majeure partie des coûts directement imputables aux circulations ferroviaires. Ce premier acte de la refonte a notamment introduit la tonne-kilomètre comme principale unité de tarification et de facturation des redevances de circulation. Dans son avis, l'Autorité a validé les majorations tarifaires applicables aux services non conventionnés (pour l'essentiel les services à grande vitesse), dans la mesure où l'évolution de l'enveloppe globale de ces redevances n'excédait pas l'inflation (mesurée par l'indice des prix à la consommation harmonisé) et en appelant SNCF Réseau à procéder à une refonte de ces majorations en vue de l'ouverture à la concurrence des services librement organisés prévue à partir de l'horaire de service 2021. S'agissant des majorations applicables aux services conventionnés, l'Autorité a émis un avis

favorable à hauteur d'une évolution du montant global de ces majorations limitée à l'inflation (mesurée par l'indice des prix à la consommation harmonisé).

Cet avis n° 2019-005 correspond ainsi à une étape intermédiaire dans le cadre d'une refonte plus vaste des redevances d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Durant l'année 2019, une première étape des travaux du second acte de la refonte des redevances d'accès au réseau ferroviaire a été engagée par SNCF Réseau en vue d'élaborer des majorations tarifaires applicables aux services ferroviaires librement organisés adaptées au nouveau contexte de marché ouvert à la concurrence à partir de l'horaire de service 2021, c'est-à-dire davantage fondées sur la structure du marché aval des services de transport et la capacité des segments de ce marché aval à supporter ces majorations. Les résultats de ces travaux ont permis à SNCF Réseau de proposer, mi-décembre 2019, une nouvelle structure tarifaire pour les majorations tarifaires applicables aux services librement organisés pour les horaires de service 2021 à 2023. L'Autorité a été en mesure de valider (sous certaines réserves) cette nouvelle structure tarifaire dans un avis qu'elle a émis le 6 février 2020.

› Les travaux sur les problématiques non tarifaires de l'accès au réseau ferroviaire

Les conditions techniques d'accès au réseau ferroviaire constituent un enjeu majeur pour le développement du système ferroviaire en France, à la fois en vue de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs mais également pour les services de transport ferroviaire de marchandises ainsi que pour les services internationaux de transport ferroviaire de voyageurs.

C'est pourquoi l'Autorité s'est engagée, en particulier depuis 2018, dans différentes actions et démarches visant à analyser et améliorer ces conditions, de telle sorte que l'accès au réseau soit plus transparent, plus simple et plus efficace pour l'ensemble des opérateurs y accédant ou susceptibles d'y accéder. Durant l'année 2019, ces actions ont pris différentes formes.

Dans son avis n° 2019-004 du 7 février 2019, l'Autorité s'est attachée à poser un diagnostic transparent et didactique des différentes thématiques et problématiques relatives à l'accès au réseau.

Le 14 février 2019, l'Autorité a ouvert deux procédures en manquement à l'encontre de SNCF Réseau, l'une pour méconnaissance des dispositions de la décision de l'Autorité n° 2014-023 du 18 novembre 2014 relative à la réservation et à l'utilisation par SNCF Réseau de capacités pour les travaux, l'autre portant sur le processus d'attribution de capacités ainsi que les règles de coordination des demandes et de gestion de la saturation définies dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2020. Dans la continuité de l'ouverture de ces procédures en manquement, l'Autorité a mis en demeure SNCF Réseau à différentes échéances sur ces sujets dans ses décisions n° 2019-59 et n° 2019-060 du 3 octobre 2019.

Par ailleurs, les services de l'Autorité ont lancé courant 2019 une étude visant à analyser la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferroviaire opérée par les équipes de SNCF Réseau.



Les enjeux

EN MATIÈRE D'ACCÈS AUX INSTALLATIONS DE SERVICE

Les installations de service ferroviaires, constituent des nœuds stratégiques pour l'accès au réseau. La question des conditions tarifaires et non tarifaires de leur accès apparaît dès lors comme un enjeu majeur dans le cadre de la prochaine ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Les installations de service ferroviaires comprennent une diversité d'équipements tels que les gares de voyageurs, les installations de maintenance des matériels roulants ferroviaires, des voies de service pour le triage des trains de fret, le garage des trains entre deux missions commerciales, les terminaux de marchandises ou encore les stations d'approvisionnement en gazole pour les engins thermiques.

S'agissant des gares de voyageurs, l'Autorité n'a pas émis en 2019 d'avis sur les tarifs du document de référence des gares (DRG) pour l'horaire de service 2020, ce dernier n'ayant pu être publié qu'à la fin du premier trimestre 2020.

Cette situation trouve sa principale explication dans les conséquences de l'arrêt du 10 juillet 2019 de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), relatif à l'inclusion des quais à voyageurs dans le périmètre de l'infrastructure ferroviaire et non pas dans celui des installations de service. Dans ce contexte, SNCF Gares & Connexions a saisi l'Autorité le 20 octobre 2019 d'un projet tarifaire pour l'horaire de service 2020, tenant compte des conséquences de cet arrêt. Sur le sujet de la tarification des gares, les services de l'Autorité ont, par ailleurs, poursuivi le développement d'un modèle économique de détermination des coûts au sein des gares de voyageurs initié en 2018, avec l'aide d'un cabinet de conseil.





L'accès aux installations de maintenance de SNCF Voyageurs et aux prestations qui y sont fournies constitue un enjeu central s'agissant de l'abaissement des barrières à l'entrée pour l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, pour les services conventionnés comme pour les services librement organisés. Dans la poursuite d'une démarche initiée depuis 2015, l'Autorité s'est employée à ce qu'une offre de maintenance régulée conforme aux dispositions réglementaires européennes et nationales et, de ce fait, appropriée pour la fourniture d'un accès et de services aux tiers soit élaborée et mise en place par SNCF Voyageurs.

Ainsi, constatant un certain nombre de manquements et de lacunes dans le projet d'offre de référence de maintenance pour l'horaire de service 2018 soumis avec retard par SNCF Mobilités, l'Autorité a rejeté ce projet dans son avis n° 2019-014 du 14 mars 2019. Ce rejet a été motivé à la fois par des manquements et lacunes quant au périmètre des prestations proposées ainsi que par des manquements et lacunes relatifs à l'établissement du projet de tarification.

À la suite de cet avis défavorable, l'Autorité a ouvert deux procédures en manquement, le 21 mars 2019, suivies de mises en demeure, le 18 avril 2019, à l'encontre de SNCF Mobilités au titre des horaires de service 2018 et 2019, pour non-respect des obligations lui incombant en matière d'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies. L'Autorité

avait fixé au 18 juin 2019 le délai imparti à SNCF Mobilités pour mettre en conformité son offre de référence de maintenance pour l'horaire de service 2018 et proposer une offre de référence conforme au titre de l'horaire de service 2019.

Le 18 juin 2019, SNCF Mobilités a saisi l'Autorité des nouveaux projets d'offres de référence de maintenance pour les horaires de service 2018 et 2019. À la suite de l'instruction de ces nouvelles saisines, l'Autorité a été en mesure de constater les nombreuses avancées réalisées par SNCF Mobilités quant à la mise en conformité avec le droit applicable des offres de référence de maintenance et a, par voie de conséquence, été en mesure de rendre un avis favorable assorti de certains ajustements sur ces nouveaux projets. Dans cet avis n° 2019-054 du 12 septembre 2019, l'Autorité a également indiqué les axes de poursuite des progrès que SNCF Mobilités devrait conduire et mettre en œuvre pour sa prochaine offre de référence de maintenance au titre de l'horaire de service 2020, dont celle-ci a saisi l'Autorité début novembre 2019.

S'agissant des autres installations de services, l'Autorité a notamment poursuivi son implication dans les travaux relatifs à l'amélioration de la connaissance des voies de services et à l'amélioration de leur tarification.

FOCUS

sur les obligations de séparation comptable de SNCF Mobilités

À la veille de l'ouverture à la concurrence, l'un des enjeux pour l'Autorité est que les entreprises ferroviaires nouvelles entrantes puissent accéder aux installations de service dans des conditions équitables et non discriminatoires. Les candidats potentiels ont notamment exprimé l'importance que représente pour eux l'accès aux centres de maintenance.

S'agissant d'un accès tarifaire non discriminatoire, la séparation comptable au sein de SNCF Mobilités, devenu SNCF Voyageurs et Fret SNCF le 1^{er} janvier 2020, prend tout son sens. En effet, SNCF Mobilités, opérateur historique dominant, réalise à la fois des opérations de transport de voyageurs, dont des activités conventionnées comme TER et TET (trains d'équilibre du territoire), de transport de marchandises et de gestion d'installations de service (gares de voyageurs, centres de maintenance, stations de combustible).

À compter de 2020, SNCF Voyageurs et Fret SNCF resteront des opérateurs verticalement intégrés dominants et multi-activités, présents à la fois respectivement sur les marchés du transport ferroviaire de voyageurs conventionné et librement organisé et du transport de marchandises, ainsi que sur ceux des centres d'entretien et stations de combustible ; ces obligations de séparation comptable perdureront donc.

L'établissement par SNCF Mobilités de comptes séparés conformes au document de séparation comptable approuvé par le régulateur le 31 janvier 2019 (décision n° 2019-003 du 31 janvier 2019) doit permettre en particulier de :

- vérifier que les nouveaux entrants bénéficient, pour l'accès aux installations de service, des mêmes tarifs que ceux appliqués par SNCF Mobilités, lorsqu'elle réalise des prestations identiques pour les besoins de ses propres activités de transport ferroviaire ;
- garantir une correcte traçabilité des fonds publics versés dans le cadre des conventions de service public et une absence de subventions croisées illicites entre les activités en monopole et celles en concurrence.

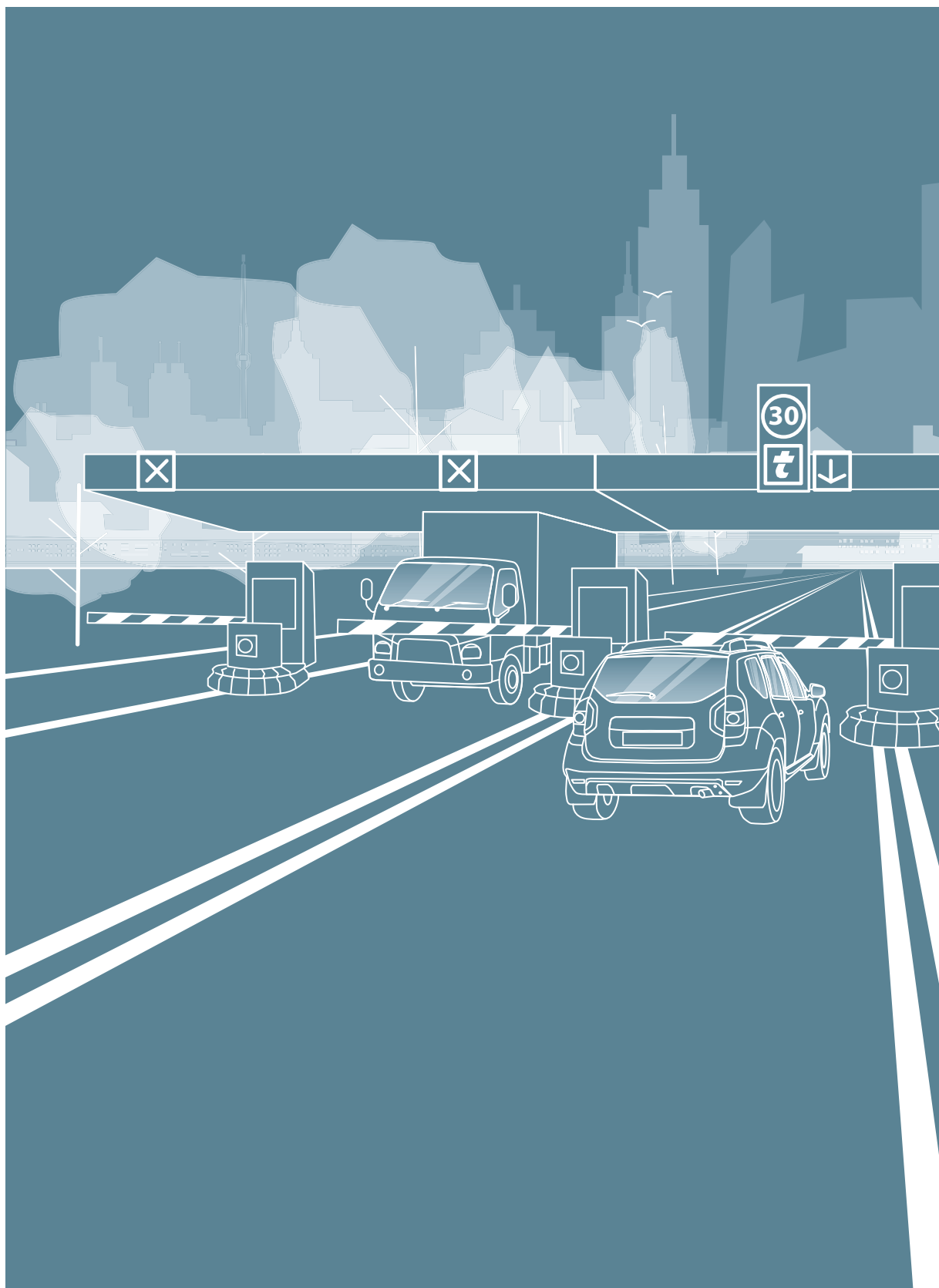
Fin juin 2019, SNCF Mobilités a transmis à l'Autorité ses comptes séparés établis pour l'exercice 2018. À la suite de cette réception, l'Autorité a mis en demeure SNCF Mobilités de lui transmettre notamment une attestation de conformité établie par un auditeur externe, comme prévu par sa décision n° 2017-101 du 27 septembre 2017.

En réponse à cette mise en demeure, SNCF Mobilités a mené des travaux approfondis afin de traiter les non-conformités qui avaient empêché la production d'une telle attestation dans les délais, et a adressé à l'Autorité, fin décembre 2019, de nouveaux comptes séparés pour l'exercice 2018, accompagnés d'une attestation de conformité, ce qui a permis à l'Autorité de clôturer cette procédure en manquement.

La transmission de ces nouveaux comptes séparés et la garantie apportée par l'attestation émise par un tiers indépendant constituent une nouvelle avancée pour l'Autorité, après sa décision n° 2017-101 du 27 septembre 2017 dans laquelle elle avait précisé ses exigences en termes de séparation comptable, puis sa décision n° 2019-003 du 31 janvier 2019 par laquelle elle avait approuvé les règles de séparation comptable de SNCF Mobilités.

L'Autorité relève toutefois que les auditeurs ont fait état dans leur attestation de points de non-conformité qui restent pendants, en particulier en ce qui concerne les refacturations internes des prestations régulées effectuées dans les centres de maintenance. Pour les prochains exercices, l'Autorité sera vigilante à leur résolution, en lien notamment avec les travaux qu'elle mène sur l'approbation des tarifs de ces installations de maintenance.





03

LE CONTRÔLE ET LA RÉGULATION DES CONCESSIONS AUTOROUTIÈRES

Garante du bon fonctionnement du régime des tarifs de péage, l'Autorité a publié en décembre 2019 la synthèse annuelle des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) pour l'exercice 2018, synthèse qui témoigne de la robustesse du secteur pris dans son ensemble. L'Autorité s'est également prononcée en 2019 sur un projet de concession relatif à une portion de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA). Elle a rendu un avis favorable, jugeant que les coûts et recettes prévisionnels du projet aboutissent à un juste équilibre économique mais formulant toutefois plusieurs recommandations quant aux clauses du contrat de concession.

Veillant à l'exercice d'une concurrence effective et loyale, l'Autorité contrôle les procédures de passation des marchés et contrats mises en œuvre par les sociétés concessionnaires. Dans ce cadre, elle a édité en juillet 2019 son rapport annuel portant sur les marchés et les contrats passés par les SCA au cours de l'exercice 2018. Parallèlement, elle a été saisie tout au long de l'année de 21 projets de contrats de sous-concessions.

Chiffres clés

DU MARCHÉ EN 2019

 **9 118**

kilomètres d'autoroutes concédées
dans le périmètre de compétence
de l'Autorité

18 concessionnaires

19 contrats de concession

95,1 MILLIARDS

de véhicules.km

80,8 pour les véhicules légers

14,3 pour les poids-lourds

Intensité kilométrique journalière
de plus de

30 000 VÉHICULES.KM
parcourus par
kilomètre de réseau

+1,5 % variation globale
des tarifs de péage
+1,5 % pour les véhicules légers
+1,6 % pour les poids-lourds

10,4 MILLIARDS
d'euros de chiffre d'affaires

7,6 MILLIARDS D'EUROS
d'EBITDA / **72,7 %** de marge d'EBITDA

2,8
milliards
d'euros } de charges
d'exploitation

5,0
milliards
d'euros } de flux de trésorerie
liés à l'activité

2,9 MILLIARDS D'EUROS
de dividendes versés

28,9 milliards d'euros
d'endettement net

1,6 MILLIARD
d'euros de dépenses d'investissement

La synthèse annuelle DES COMPTES DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES AUTOROUTIÈRES

L'Autorité veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. À ce titre, elle établit annuellement une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires. Cette dernière, publique, est transmise au Parlement.

Dans ce cadre, le rapport de l'Autorité présentant la synthèse des comptes des sociétés concessionnaires autoroutières (SCA) pour l'exercice 2018 témoigne de la robustesse du secteur pris dans son ensemble. Malgré un trafic moins dynamique, les indicateurs financiers du secteur ont connu une évolution favorable.

Avec 95,1 milliards de véhicules.km, le trafic a continué de croître en 2018 sur le réseau des autoroutes concédées. Toutefois, il a pu être constaté un certain ralentissement de cette croissance (progression du trafic de 0,6 % en 2018 contre 1,9 % l'année précédente). Ce ralentissement a été particulièrement net pour les véhicules légers (quasi-stagnation du trafic, avec une progression de 0,1 %). Bien qu'inférieure à celle constatée en 2017, la croissance du trafic des poids-lourds est quant à elle demeurée forte en 2018 (+ 3,4 % contre + 4,7 % en 2017). Ce « tassement » du trafic s'explique en partie par le mouvement des « gilets jaunes » qui a marqué la fin de l'année 2018. Il pourrait également être lié au ralentissement de la production industrielle au niveau européen ainsi qu'à la hausse des prix du carburant.

Le chiffre d'affaires global des SCA (10,4 milliards d'euros) a de nouveau augmenté en 2018, dans des proportions supérieures au trafic (+ 2,9 %). Cette croissance est similaire à celle des recettes de péage (+ 2,9 %), les recettes annexes (principalement les redevances tirées des installations commerciales, qui représentent 2,6 % des revenus totaux) ayant moins augmenté (+ 1,9 %). La structure des tarifs et des trafics, c'est-à-dire leur dispersion par rapport aux tarifs

kilométriques moyens (TKM) et aux trafics moyens, semble avoir été favorable aux SCA. La hausse des charges d'exploitation ayant été contenue (+ 3,6 %), l'EBITDA a enregistré une hausse de 2,9 %, égale à celle du chiffre d'affaires, et la marge d'EBITDA est restée à 72,7 %.

Prises dans leur ensemble, les SCA ont connu un fort accroissement (+ 13,2 %) de leur résultat net (3,1 milliards d'euros), en lien avec la poursuite simultanée de leur désendettement et de la diminution du coût de leur dette qui a permis une nouvelle baisse des charges financières. La hausse du résultat net du secteur s'explique également par le retour à la normale de l'impôt sur les sociétés, les SCA dont le chiffre d'affaires est supérieur à 1 milliard d'euros n'ayant pas été assujetties à la contribution exceptionnelle pratiquée en 2017.

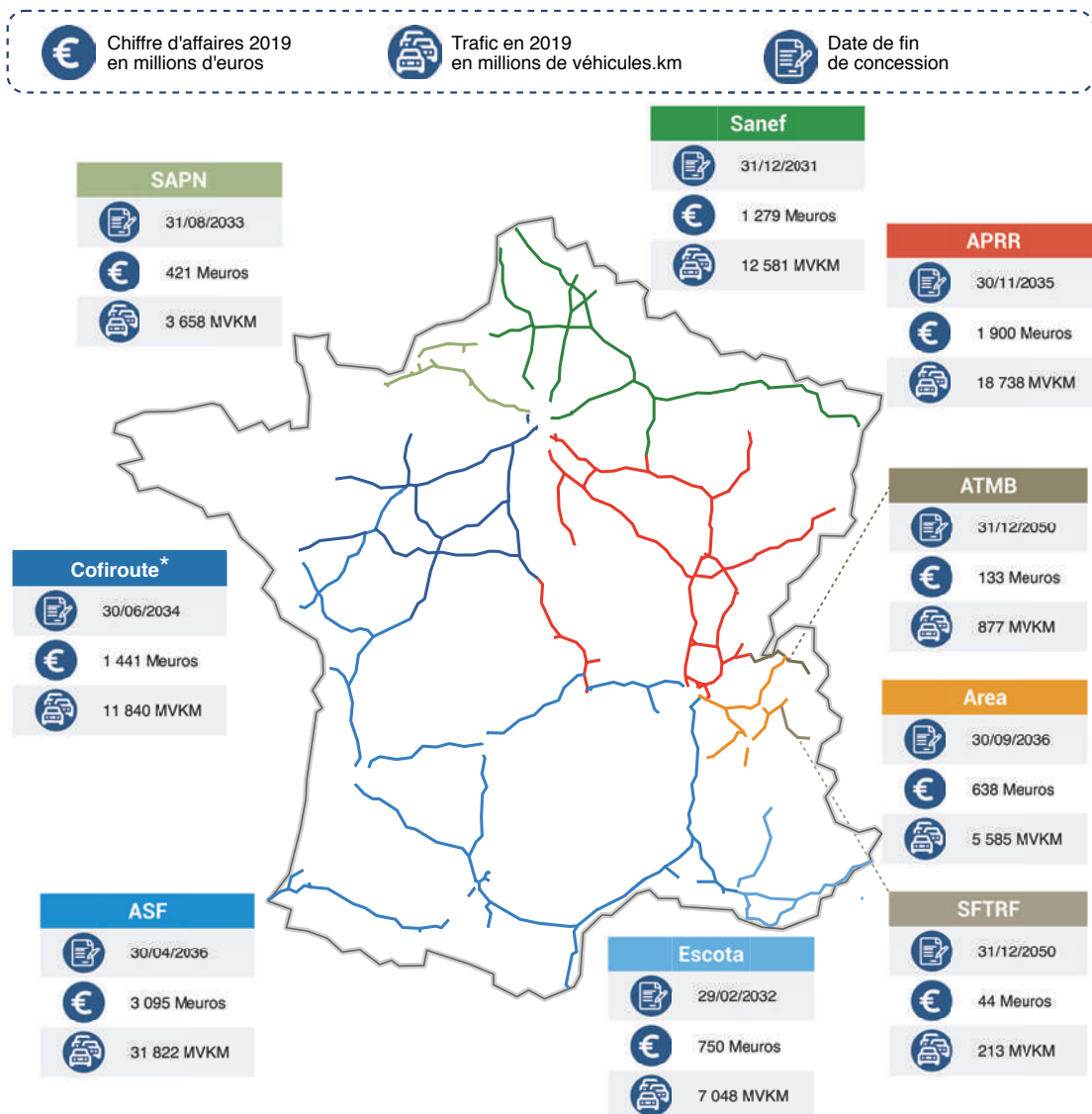
De nouveau, 2018 a été une année de croissance pour les investissements autoroutiers (+ 1,6 milliard d'euros, soit + 8,9 %). D'une part, les SCA historiques ont amélioré et renouvelé leur réseau en application de leurs contrats de concession et du plan de relance autoroutier ; d'autre part, le réseau concédé s'est étendu avec les premiers travaux relatifs au contournement ouest de Strasbourg.

Les SCA ont également, dans leur ensemble, versé davantage de dividendes en 2018 qu'en 2017, soit 2,9 contre 1,7 milliard d'euros. Ce chiffre s'établit cependant en deçà des niveaux de 2015 (3,3 milliards d'euros) et 2016 (4,7 milliards d'euros).

Emprise des concessions autoroutières dans le périmètre de régulation de l'Autorité

Chiffre d'affaires et trafic par concession

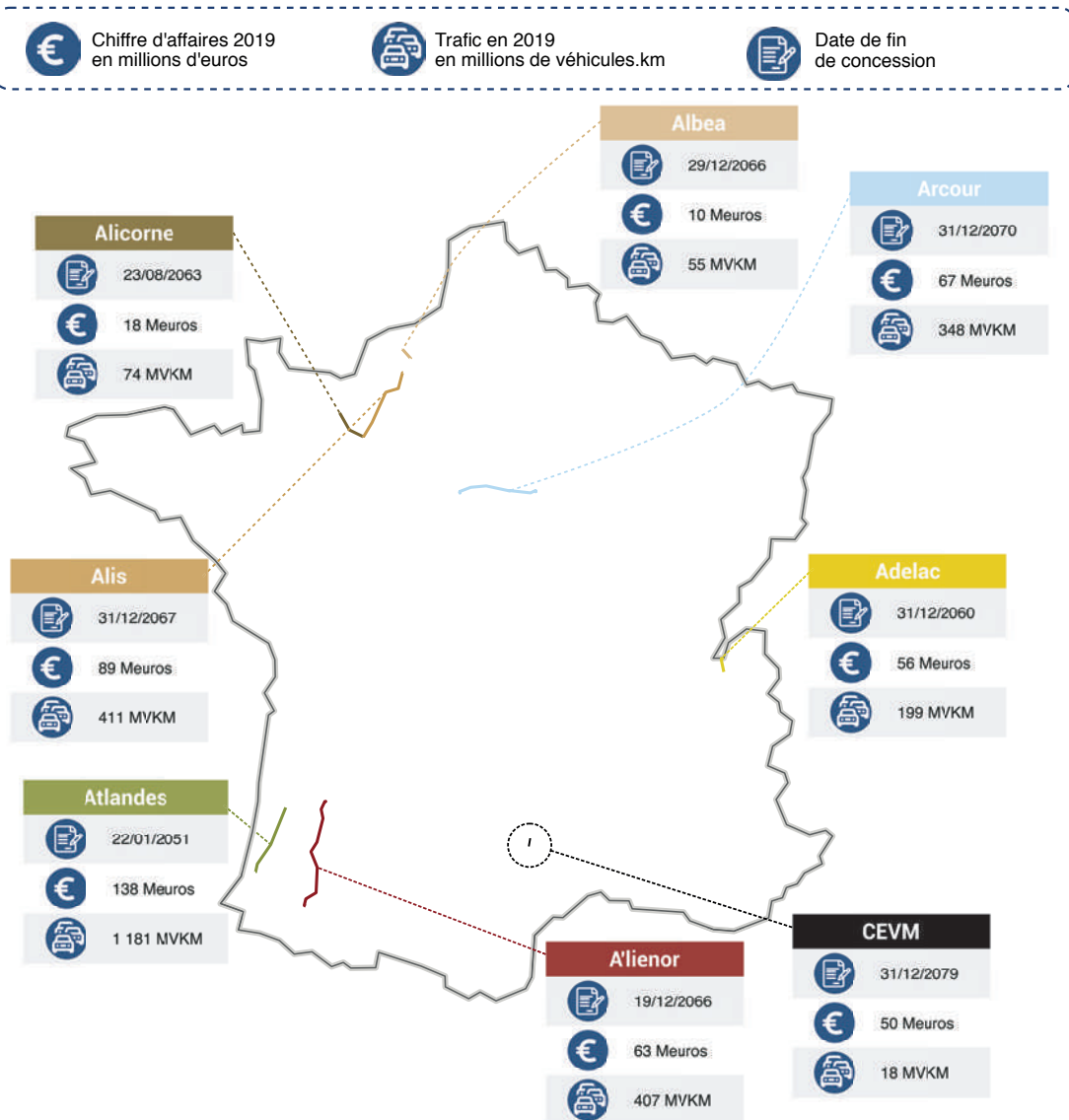
Les concessions historiques



* y.c. le Duplex de l'A86.
Pour ce dernier, la fin de concession est prévue le 31/12/2086

Chiffre d'affaires et trafic par concession

Les concessions récentes



L'autoroute concédée à la société Arcos n'est pas représentée sur cette carte, celle-ci n'étant pas en service au 31/12/2019.

L'avis de l'autorité

SUR LE PROJET DE CONTRAT DE CONCESSION

Avis relatif à la portion de l'autoroute A79 située sur la Route Centre Europe Atlantique (RCEA).

Chargée de « veille[r] au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier » en application de l'article L. 122-7 du code de la voirie routière, l'Autorité est consultée pour avis simple sur « tout nouveau projet de délégation » de service public autoroutier, conformément aux dispositions de l'article L. 122-8 de ce même code.

Dans ce cadre, elle vérifie notamment le respect de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière. Ainsi, elle examine si l'instauration d'un péage est conçue pour « *assurer la couverture totale ou partielle des dépenses de toute nature liées à la construction, à l'exploitation, à l'entretien, à l'aménagement ou à l'extension de l'infrastructure et, en cas de délégation des missions du service public autoroutier, de couvr[ir] la rémunération et l'amortissement des capitaux investis par le délégataire* ». Elle s'assure également que le cahier des charges de la concession prévoit « *un mécanisme de modération des tarifs de péages, de réduction de la durée de la concession ou d'une combinaison des deux, applicable lorsque les revenus des péages ou les résultats financiers excèdent les prévisions initiales* » ou, lorsque le financement de la concession est en partie assumé par des contributions publiques (État ou collectivités territoriales), « *un partage d'une partie des résultats financiers de la délégation au profit de l'État et des collectivités territoriales contributrices* ».

Dans ce cadre, le 12 juillet 2019, l'Autorité a été saisie d'un projet de contrat de concession relatif à la portion de l'autoroute A79 située entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire), sur la RCEA.

Ce contrat a pour objectif de permettre la mise aux normes autoroutières de cette portion longue de 89 kilomètres, aménagée jusqu'alors partiellement en 2x2 voies et caractérisée par un important trafic de poids lourds, en vue notamment d'une réduction du nombre d'accidents graves constatés.

Les travaux d'aménagement de cette portion de la RCEA ont été déclarés d'utilité publique par décret du 20 avril 2017. À l'issue de la procédure d'appel d'offres, le groupement composé des sociétés Eiffage et APRR a été désigné titulaire pressenti par décision ministérielle du 11 juin 2019. La durée du projet de contrat est de 48 ans, dont 23,5 mois d'études et de travaux, la mise en service de l'infrastructure étant prévue en janvier 2022.

Fiche technique de l'A79

Mise en service : janvier 2022.

Longueur : 89 km.

Portion : Sazeret - Digoin.

Concessionnaire : Eiffage-APRR.

Durée du projet de contrat : 48 ans.

Dans son avis n° 2019-067 du 10 octobre 2019, au regard des éléments mis à sa disposition, l'Autorité a estimé que le coût opérationnel global du projet n'était pas manifestement surévalué et que les prévisions de trafic retenues par le concessionnaire pressenti semblaient globalement optimistes, au bénéfice des usagers. Compte tenu de la politique tarifaire envisagée par le concessionnaire pressenti, l'Autorité a considéré, à l'aune de sa propre évaluation du coût moyen pondéré du capital du secteur, que le taux de rentabilité interne du projet présentait un caractère raisonnable. Incluant par ailleurs un ensemble de clauses permettant l'encadrement de résultats financiers de la concession qui iraient au-delà des prévisions initiales, le projet de cahier des charges est apparu comme satisfaisant les obligations de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière.

Par ailleurs, l'Autorité s'est intéressée aux clauses notables du projet de contrat de concession et a formulé les trois remarques suivantes, qui n'ont pas remis en cause son avis favorable sur le projet.

Premièrement, la possibilité octroyée au concessionnaire d'accorder aux exploitants d'installations annexes des droits qui excèdent la durée de la concession permet que des investissements utiles soient réalisés sans une augmentation excessive des tarifs sur les aires de services, au bénéfice des usagers de l'autoroute, à condition que le recours à cette clause ne conduise pas à limiter la remise en concurrence régulière de ces installations.

Deuxièmement, le renforcement des moyens de contrôle et de sanction du concessionnaire à la disposition du concédant démontre la volonté de ce dernier de se donner les moyens d'assurer le contrôle de la qualité du service et de l'état de conservation du bien concédé, au bénéfice des usagers de l'autoroute.

Troisièmement, l'absence de possibilité de moduler les tarifs selon les périodes de l'année ou de la journée prive le concédant d'un instrument de gestion de la demande de transport potentiellement utile.



Le contrôle des marchés PASSÉS PAR LES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES

L'Autorité contrôle les procédures de passation des marchés et contrats mises en œuvre par les sociétés concessionnaires. En tant que régulateur économique sectoriel, elle est garante de l'ordre public économique et, plus spécifiquement, de l'exercice d'une concurrence effective et loyale dans le secteur.

Au début de l'année 2020, la Cour de cassation a confirmé cette mission, précisant que l'Autorité doit agir en cas de manquement aux règles de concurrence, indépendamment de l'existence d'une lésion subie par un candidat (cf. focus ci-après).

Dans le cadre de cette mission, l'Autorité a publié en juillet 2019 son rapport annuel portant sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) au cours de l'exercice 2018.

L'année 2018 a été marquée par l'entrée en vigueur des dispositions du décret n° 2017-1816 du 28 décembre 2017 relatif à la régulation des marchés et contrats dans le secteur des autoroutes, dispositions apportant quelques ajustements aux règles de passation des marchés des SCA jusqu'alors en vigueur. Dans ce contexte, l'Autorité a pu vérifier que ces modifications ont été intégrées aux règles internes des neuf commissions des marchés des sociétés historiques au cours du premier semestre.

Dans son rapport annuel, confirmant les tendances des deux exercices précédents, l'Autorité a constaté que la majorité (66 %) des achats (en montant) des sociétés concessionnaires a fait l'objet d'une procédure de publicité et de mise en concurrence au bénéfice de l'ensemble des opérateurs.

Pour l'exercice 2018, à l'instar de ce qui a été observé dans le secteur des travaux publics et le sous-secteur des travaux routiers, les quatre principaux groupes de travaux publics (Bouygues, Eiffage, Vinci, Spie Batignoles) ont été majoritairement attributaires des marchés des SCA (61% en nombre et 76 % en valeur).

S'agissant des parts de marchés obtenues par chacun de ces groupes au sein des différentes sociétés concessionnaires, l'Autorité a constaté des situations hétérogènes selon les groupes, voire selon la société considérée.

Ainsi, 41 % du montant cumulé des marchés de travaux a été attribué par les sociétés ASF, Cofiroute et Escota à des entreprises liées, soit un taux supérieur à la part globale obtenue par les entreprises de ce groupe dans le secteur (28 %) alors que la part de marché attribuée par les sociétés APRR et AREA à des entreprises liées (20 %) a été équivalente au taux obtenu par les entreprises de ce groupe pour l'ensemble du secteur (14 %).

Il convient de noter que ces taux doivent toutefois être relativisés puisqu'ils correspondent à des prévisions de dépenses sur plusieurs exercices.



FOCUS

sur la reconnaissance
par le juge du rôle
de l'Autorité en tant que
requérant garant de
l'ordre public économique

En décembre 2017, l'Autorité a introduit un référé précontractuel contre la société Autoroutes du Sud de la France (ASF) afin que soit prononcée l'annulation d'une procédure de passation d'un marché de travaux, soutenant que la méthode de notation des offres retenue et appliquée par ladite société était de nature à amener indirectement à sélectionner l'attributaire du marché sur le critère unique du prix.

En première instance, le raisonnement de l'Autorité n'a pas été suivi par le juge au motif notamment que, même en modifiant la méthode de notation, le résultat de la consultation aurait été identique au cas particulier.

L'Autorité ne pouvait retenir cette interprétation qui cantonnerait sa capacité à introduire un référé aux seuls cas de manquement constatés. Les intérêts du candidat évincé s'en trouveraient lésés. L'Autorité s'est donc pourvue en cassation contre la décision du tribunal de grande instance.

Suivant les conclusions de l'avocat général, par un arrêt du 15 janvier 2020, la Cour de cassation a finalement confirmé la position de l'Autorité et précisé que le contrôle du juge des référés aurait dû être réalisé in abstracto, sans considération des effets réels sur la sélection du candidat retenu.

Cette décision constitue ainsi une reconnaissance du statut de l'Autorité en tant que requérant garant de l'ordre public économique, et plus spécifiquement, de l'exercice d'une concurrence effective et loyale dans le secteur.



Le contrôle de la passation

DES CONTRATS DE SOUS-CONCESSIONS

Le réseau autoroutier concédé français compte environ 350 aires de services (fournissant des prestations de distribution de carburants, restauration, hôtellerie et/ou boutique) et environ 630 aires de repos.



Leur exploitation est externalisée par les sociétés concessionnaires autoroutières (SCA) à des tiers au moyen de contrats d'exploitation des installations annexes (dits contrats de sous-concessions).

Depuis le 1^{er} mars 2016, en application des dispositions de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », ces contrats sont soumis à des obligations renforcées en termes de publicité et de mise en concurrence, dans un objectif de transparence.

En outre, l'article L. 122-27 du code de la voirie routière prévoit une procédure d'agrément ministériel de l'attributaire de tout contrat conclu par une SCA pour la construction, l'exploitation, l'entretien des sous-concessions situées sur le réseau autoroutier concédé. Cet agrément est délivré par le ministre chargé de la voirie routière nationale après avis simple de l'Autorité.

Depuis l'entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2020 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, le ministre est désormais tenu de motiver son agrément lorsque celui-ci est donné malgré un avis défavorable de l'Autorité. Par ailleurs, dans l'hypothèse où l'objet du contrat d'exploitation porte sur la distribution de carburants, l'Autorité doit analyser l'effectivité des engagements de modération tarifaire envisagés.

En 2019, l'Autorité a été saisie de 21 projets de contrats de sous-concessions. Dans ce cadre, ont été émis par le régulateur 9 avis favorables et 12 défavorables (les seconds ayant été majoritairement motivés par les effets négatifs de la formule de modération tarifaire sur les prix payés par les usagers durant l'exécution du contrat).





04

LA RÉGULATION DU MARCHÉ DE TRANSPORT PAR AUTOCAR

La quatrième édition du rapport annuel de l'Autorité sur les services de transport public routier de personnes librement organisés, portant sur l'exercice 2018, témoigne du dynamisme du secteur, marqué par une forte croissance ainsi que par une rationalisation de l'offre. Elle met également en exergue le fait que, si les résultats économiques des opérateurs ont progressé, le secteur est demeuré toutefois en 2018 déficitaire, ce qui a conduit à une restructuration du marché ainsi qu'à une évolution des modèles contractuels et économiques des principaux acteurs positionnés sur ce marché.

Outre l'observation du marché, les services de l'Autorité se sont également appliqués tout au long de l'année 2019 à assurer la régulation des liaisons interurbaines de moins de cent kilomètres : 209 services librement organisés (SLO) ont été dans ce cadre déclarés auprès de l'Autorité en 2019, portant ainsi à 554 le nombre de services disposant de droits de commercialisation actifs à la date du 31 décembre.

Afin de garantir aux opérateurs un accès transparent, objectif et non discriminatoire aux aménagements de transport routier, l'Autorité a poursuivi la mise à jour de son registre des gares routières ainsi que le contrôle de leurs règles d'accès, privilégiant à ce titre un accompagnement des exploitants en vue de leur mise en conformité.

Chiffres clés DU MARCHÉ EN 2018

3

opérateurs d'envergure nationale
et 10 opérateurs régionaux

328

VILLES DESSERVIES
(dessertes saisonnières
comprises)

+9 % sur un an

2 084

liaisons
commercialisées
(dessertes saisonnières comprises)

+25 % sur un an

115 MILLIONS

de kilomètres parcourus
par les autocars

+16 % sur un an

843

départs quotidiens
en moyenne

+18 % sur un an

8,9 MILLIONS

de passagers transportés

+26 % sur un an



2,7

MILLIARDS DE KILOMÈTRES
parcourus par les passagers
+19 % sur un an

Chiffre d'affaires

130,4

MILLIONS D'EUROS HT
+24 % sur un an

Recette moyenne par passager

14,6

€ HT
pour un trajet moyen
de 299 kilomètres
-5 % sur un an

Recette moyenne par passager
aux 100 kilomètres

4,9

€ HT
+4 % sur un an

2 563

ETP (équivalent temps plein)
fin 2018

soit 220 emplois créés sur un an

Un secteur EN FORTE CROISSANCE

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron » a confié à l'Autorité la mission de concourir au bon fonctionnement du secteur du transport routier de voyageurs au bénéfice de ses usagers et clients.

Dans ce cadre, l'Autorité assure notamment l'observation du marché à travers des collectes de données régulières auprès des opérateurs, permettant de porter à la connaissance de l'ensemble des parties prenantes les informations et analyses tirées de leur exploitation. Elle établit ainsi chaque année un rapport portant sur les services de transport routier de personnes librement organisés. En juillet 2019, a été publiée la quatrième édition de ce rapport portant sur l'exercice 2018.

) La densification du maillage territorial et l'augmentation de la fréquence des trajets

En 2018, 13 opérateurs ont commercialisé des services librement organisés (SLO) de transport de voyageurs par autocar. Parmi ces derniers, trois opérateurs disposant d'un réseau d'envergure nationale, Eurolines/Isilines, FlixBus et Ouibus, ont concentré tous trois plus de 99 % de l'offre SLO exprimée en autocars.km.

L'offre des SLO a continué de s'étoffer avec un réseau de villes desservies grandissant et un nombre de liaisons commercialisées en forte croissance :

- 328 villes françaises desservies pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2018 (+ 9 % par rapport à 2017) ;
- 2 084 liaisons commercialisées pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2018 (+ 25 % par rapport à 2017).

Par ailleurs, l'année 2018 a été également marquée par une très nette augmentation de la fréquence des trajets, avec 843 départs quotidiens en moyenne (contre 707 en 2017). Les autocars ont parcouru globalement une plus longue distance (115 millions d'autocars.km en 2018 contre 99 en 2017) en multipliant les trajets sur des lignes plus courtes. La fréquence moyenne quotidienne par liaison s'est établie à 2,8 allers-retours quotidiens en 2018 (contre 2,6 en 2017).

En 2018, la rationalisation de l'offre, tant pour le réseau desservi que pour la fréquence proposée, a permis aux opérateurs d'atteindre un taux moyen d'occupation de 57,8 %.



› Près de 9 millions de voyageurs transportés

Avec près de 9 millions de voyageurs transportés en 2018, les services de transport routier par autocar librement organisés ont enregistré une fréquentation en hausse de 26 % par rapport à l'année 2017, soit 1,8 million de passagers supplémentaires. Le pic de fréquentation a été atteint durant la période estivale, à l'instar des années précédentes.

La part des liaisons radiales dans la fréquentation totale (47 % en 2018 contre 51 % en 2017) a continué de reculer, au profit des liaisons transversales et en particulier des liaisons infrarégionales, passant ainsi sous la barre des 50 % pour la première fois depuis la libéralisation du marché.

Si les liaisons faisant l'objet d'une concurrence entre au moins deux opérateurs SLO, au nombre de 525 en 2018, n'ont représenté qu'un quart de l'offre totale des liaisons commercialisées sur l'année, elles ont toutefois concentré l'essentiel de la fréquentation totale (87 %), comme en 2017 (86 %).

Sur un total d'environ 310 000 trajets programmés en autocar en 2018, près de 2 000 ont été annulés, soit un taux d'annulation de 0,6 %. En matière de ponctualité, il a pu être constaté qu'environ 88 % des quelques 308 000 autocars ayant effectivement circulé sont arrivés à leur terminus à l'heure ou avec un retard de moins de 15 minutes.



› Des résultats économiques en progrès

La progression des résultats économiques des opérateurs SLO s'est poursuivie en 2018, la recette moyenne aux 100 kilomètres atteignant 4,9 euros par passager et 114 euros par autocar en 2018 (contre respectivement 4,7 euros et 106 euros en 2017).

L'accroissement de la fréquentation conjugué avec celui de la recette par passager s'est traduit par une progression annuelle du chiffre d'affaires de 24 % (soit 130,4 millions d'euros hors taxe pour les trajets réalisés en France). Cette croissance s'explique en partie par la poursuite du

développement des dessertes aéroportuaires, déjà très marqué en 2017. Avec plus de 1,3 million de passagers transportés, la fréquentation des liaisons aéroportuaires a connu en effet une croissance de près de 70 % sur un an, avec une recette moyenne par passager nettement plus élevée que la moyenne générale (7 euros par passager aux 100 kilomètres).

Au 31 décembre 2018, le secteur employait (emplois directs et en sous-traitance) 2 563 ETP (équivalent temps plein) contre 2 343 fin 2017.

FOCUS

sur les modèles
économiques
du transport
de voyageurs par autocar
librement organisé

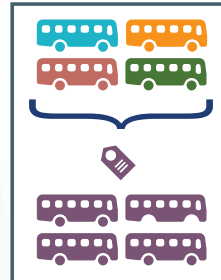
En 2018, l'Autorité a réalisé une étude sur les modèles contractuels et économiques des acteurs d'envergure nationale qui se sont positionnés sur le marché des services librement organisés (cf. rapport annuel de l'Autorité sur le marché du transport par autocar et gares routières - Exercice 2018).

Dans cette étude, l'Autorité note qu'initialement ont cohabité différents modèles :

- modèle intégré verticalement au sein duquel l'opérateur est présent tout au long de la chaîne de valeur ;
- groupement de petites et moyennes entreprises (PME) où plusieurs entreprises se réunissent derrière une marque et mutualisent des coûts ;
- modèle organisé autour d'un contrat (sous-traitance, franchise ou partenariat) entre l'opérateur et le transporteur.



Intégration verticale

Groupement de PME
derrière une marqueSous-traitance
Franchise / Partenariat

Toutefois, les opérations de concentration successives ont conduit à la convergence des modèles économiques et contractuels. Le modèle qui semble dorénavant s'imposer s'appuie sur deux pôles comprenant un distributeur, c'est-à-dire une marque qui ne dispose ni de flotte ni de conducteurs, et des transporteurs qui opèrent les lignes. Les deux pôles sont liés par des contrats de sous-traitance, de franchise ou de partenariat.

Ainsi, quatre ans après l'ouverture du marché, prédomine le modèle non-intégré où chacun des distributeurs du marché du transport routier interurbain librement organisé développe son offre en s'appuyant sur des transporteurs.

Par ailleurs, l'Autorité souligne qu'à défaut d'une augmentation substantielle de la recette moyenne par trajet et du taux de remplissage des autocars, seule la mutualisation des coûts avec d'autres activités pourra assurer à terme la pérennité de cette activité.



La régulation des liaisons interurbaines

DE MOINS DE 100 KILOMÈTRES

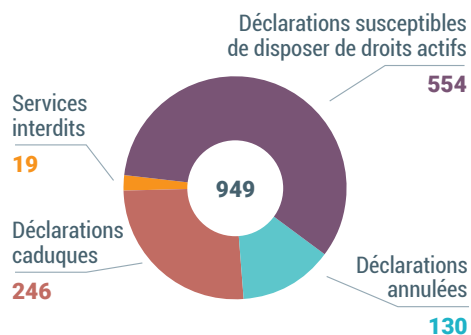
Dans ce cadre, les entreprises de transport par autocar sont tenues de déclarer préalablement auprès de l'Autorité tout projet de liaison interurbaine de moins de 100 kilomètres. En 2019, 209 SLO sur de telles liaisons ont ainsi été déclarés à l'Autorité, contre 293 l'année précédente. Ces déclarations ont concerné 130 liaisons, dont 56 pour la première fois.

Au total, depuis la libéralisation du marché du transport interurbain par autocar en 2015, 949 déclarations de liaisons ont été publiées par l'Autorité. Du fait des déclarations annulées, devenues caduques ou interdites, seules 554 déclarations sont susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs au 31 décembre 2019, contre 537 l'année précédente.

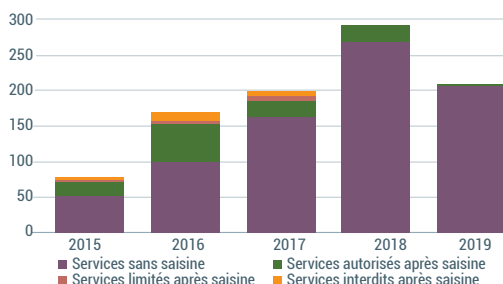
Le nombre de saisines de l'Autorité par des autorités organisatrices de transport (AOT) souhaitant limiter ou interdire des SLO a continué de décroître fortement en 2019, accentuant ainsi le mouvement amorcé en 2017. Si l'Autorité a émis 78 avis en 2016, 32 en 2017 puis 21 en 2018, elle n'en a rendu que deux en 2019, tous défavorables (avis n° 2019-017 du 21 mars 2019 relatif au projet de décision de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Le Pontet (Avignon) et Marseille ; avis n° 2019-029 du 16 mai 2019 relatif au projet de décision de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Marseille et Toulon).

La loi n° 2015-099 du 6 août 2015, dite "loi Macron", a libéralisé le transport de voyageurs par autocar en prévoyant, pour les liaisons de moins de 100 kilomètres, la possibilité de limiter ou d'interdire les services librement organisés (SLO) qui porteraient une atteinte substantielle à l'équilibre économique des services de transport public.

État des déclarations au 31 décembre 2019



Bilan des déclarations et des saisines entre 2015 et 2019



Gares routières ET AMÉNAGEMENTS DE TRANSPORT ROUTIER

› Le registre des gares et des aménagements de transport routier

Depuis le 1^{er} mai 2016, en application des dispositions de l'article L. 3114-10 du code des transports, l'Autorité assure la tenue d'un registre public des gares routières et des aménagements de transport routier.

Ce registre contient toutes les informations sur la localisation ainsi que sur les caractéristiques essentielles de ces infrastructures afin de permettre aux entreprises de transport routier de voyageurs comme aux autorités organisatrices de transport de concevoir leurs offres. Il identifie pour chacun de ces aménagements un exploitant et renseigne également sur la procédure à suivre pour solliciter auprès de ce dernier un droit d'accès.

En 2019, 52 nouveaux aménagements routiers ont été inscrits au registre, portant le nombre total de ces derniers à 296 au 31 décembre 2019. Par ailleurs, grâce à l'accompagnement des exploitants par les services de l'Autorité, 99 % de ces 296 aménagements déclarés au registre sont à jour, au 31 décembre 2019, des informations demandées dans la décision n° 2017-125¹ (taux de conformité de 70 % un an plus tôt).



¹ Décision adoptée en décembre 2017 par l'Autorité, à la suite d'une consultation publique organisée durant le dernier trimestre 2017, visant à faire évoluer le périmètre et le contenu du registre afin de lui permettre de mieux remplir ses objectifs.

Le plus souvent, les échanges informels avec les services de l'Autorité, afin d'expliquer la démarche et le rôle de celle-ci, suffisent à convaincre les exploitants d'inscrire au registre et de mettre à jour les données relatives aux aménagements routiers qu'ils exploitent. Lorsque ces démarches n'aboutissent pas favorablement, l'Autorité peut toutefois être conduite à ouvrir une procédure en manquement. Ainsi, le 26 septembre 2019, ont été ouvertes de telles procédures à l'encontre de la communauté d'agglomération Evreux-Portes de Normandie et du syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, pour défaut de mise à jour des informations du registre. Les exploitants concernés ayant finalement transmis les éléments nécessaires à la tenue du registre, ces procédures ont été clôturées par les décisions n° 2019-079 et n° 2019-080 du 21 novembre 2019 de l'Autorité.

Parallèlement, l'Autorité réalise chaque année une collecte de données auprès des exploitants de gares routières, afin de pouvoir disposer des informations nécessaires à une connaissance approfondie de ces aménagements (caractéristiques, gestion financière, investissements dont ils font l'objet le cas échéant, fréquentation), conformément aux missions qui lui sont assignées par le code des transports². Au 31 décembre 2019, 164 des 296 aménagements déclarés au registre (soit 55 %) sont à jour de la collecte d'informations.

Au vu des données recueillies, les services de l'Autorité ont pu constater qu'en 2019³, les services librement organisés (SLO) ont desservi 387 points d'arrêt. Or, il apparaît que près des deux tiers de ces arrêts (soit 255 sur 387 en 2019) ne sont pas inscrits au registre tenu par l'Autorité. Il s'agit pour l'essentiel d'arrêts non aménagés ne présentant pas d'intérêt stratégique pour les transporteurs. En revanche, la majorité des gares routières desservies font l'objet d'une inscription au registre. Par ailleurs, les services de l'Autorité ont noté que près de la moitié des aménagements routiers inscrits n'ont pas été desservis par les SLO en 2019.

Dans une logique d'amélioration continue, l'Autorité a réalisé un sondage auprès des exploitants d'aménagements et des transporteurs. Les acteurs sollicités ont souligné la pertinence du registre, plus de la moitié d'entre eux jugeant cet outil très utile au développement du marché. Ils ont indiqué néanmoins que son périmètre pourrait être réduit, afin de se focaliser sur les seuls aménagements présentant un intérêt stratégique pour les opérateurs de SLO. Sur la base de ces constats partagés, l'Autorité envisage de réviser le périmètre et le contenu du registre afin de satisfaire au mieux aux attentes de ses usagers.



² Collecte réalisée sur la base des dispositions de la décision n° 2017-126 du 4 décembre 2017 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers assujettis à l'obligation de déclaration au registre.

³ Les données de desserte utilisées dans ce rapport concernent la période d'octobre 2018 à septembre 2019.

› Les principes d'accès aux gares routières

L'Autorité est chargée de contrôler les règles d'accès que les exploitants des gares routières soumises à régulation sont tenus d'édicter.

Elle s'assure à ce titre que ces règles soient objectives (c'est-à-dire que les tarifs reflètent les coûts du service fourni), transparentes (notamment en ce qui concerne les tarifs et les procédures d'allocation) et non discriminatoires. Les principes retenus par l'Autorité ont été précisés dans la décision n° 2017-116 du 4 octobre 2017.

Fin 2019, 90 aménagements se sont dotés de règles d'accès, dont 33 ont été notifiées à l'Autorité durant l'année. Pour 26 d'entre elles, l'Autorité est en discussion avec les exploitants en vue d'une mise en conformité avec les dispositions du code des transports. Les problématiques les plus couramment rencontrées concernent la gestion de la saturation de l'aménagement, le niveau ou la structure de la tarification ou encore l'accès aux guichets de vente de titres de transport.

FOCUS sur la situation de l'aéroport de Beauvais

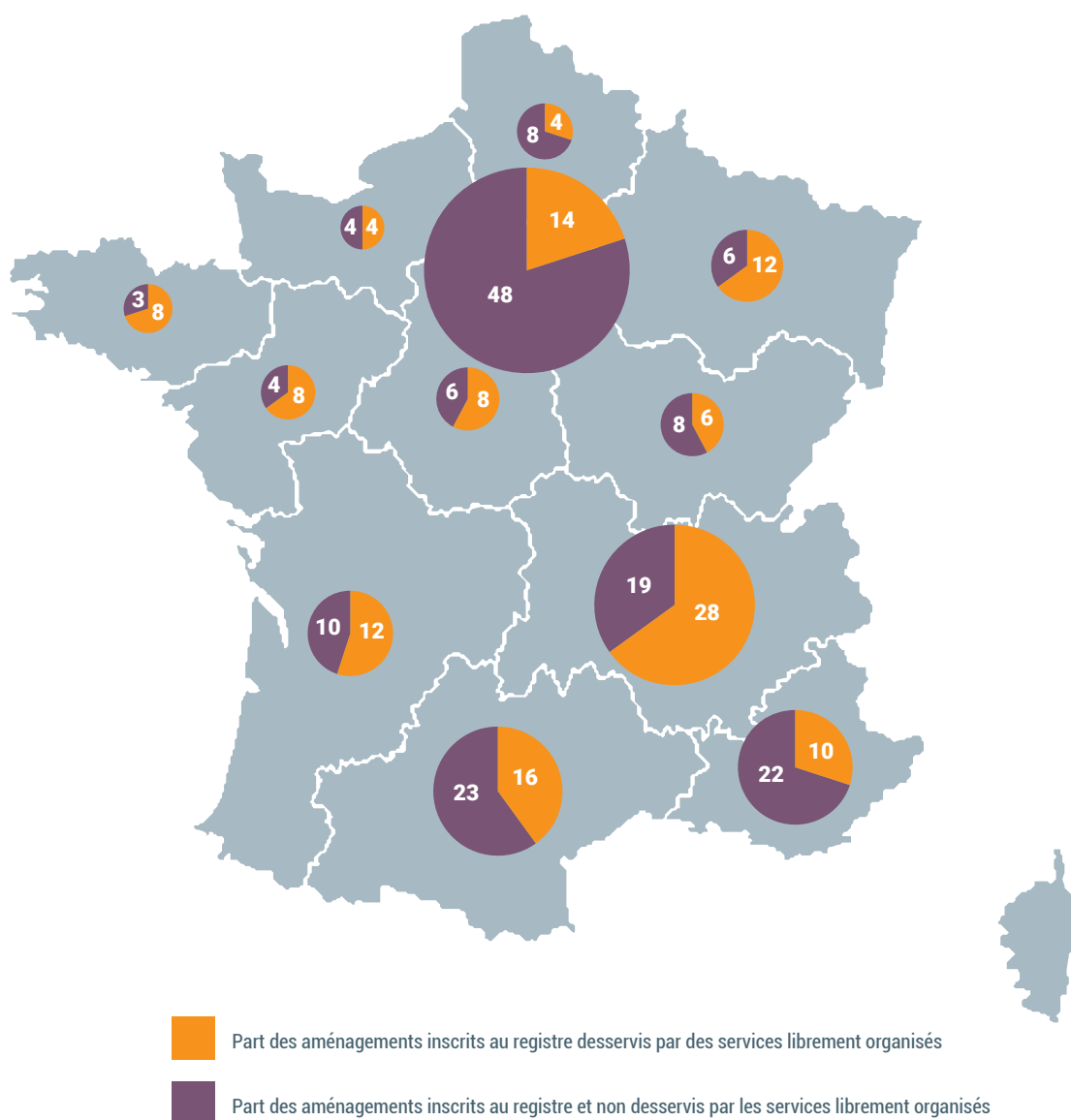
Après avoir constaté que les modalités d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais-Tillé n'étaient ni transparentes, ni objectives, et qu'elles portaient à ce titre des risques de discrimination susceptibles de nuire à l'exercice d'une concurrence effective entre les opérateurs de transport par autocar, l'Autorité a décidé d'ouvrir une procédure en manquement à l'encontre de la Société aéroportuaire de gestion et d'exploitation de Beauvais (SAGEB) le 15 novembre 2018. Par sa décision n° 2019-001 du 17 janvier 2019, l'Autorité a ainsi mis cette dernière en demeure de se conformer aux obligations qui lui sont imposées par le code des transports et par les décisions relatives aux règles d'accès.

Les règles d'accès notifiées à l'Autorité le 30 avril 2019 ayant permis à la SAGEB de se conformer aux obligations qui lui sont imposées, l'Autorité a clôturé cette procédure par la décision n° 2019-034 du 11 juin 2019. Les échanges avec la SAGEB se poursuivront en 2020 à l'occasion de l'examen de la conformité des modalités tarifaires de l'accès à cet aménagement.

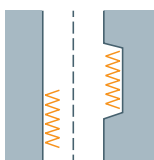
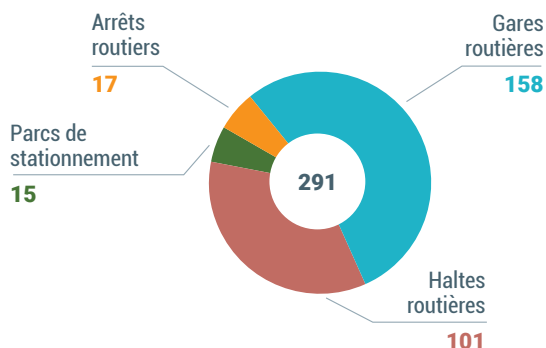


› Gares routières et aménagements de transport routier

Les aménagements inscrits au registre de l'Autorité

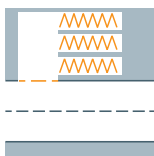


Répartition par type des 291 aménagements de France métropolitaine inscrits au registre au 31 décembre 2019



ARRÊT ROUTIER

Un arrêt routier est un aménagement situé sur voirie.



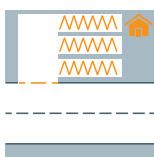
HALTE ROUTIÈRE

Une halte routière est un aménagement situé hors voirie et non équipé d'un bâtiment d'accueil ouvert au public.



ARRÊT SUR PARC DE STATIONNEMENT

Un arrêt sur parc de stationnement est un aménagement situé dans un espace ou un bâtiment dont la fonction première est le stationnement des véhicules.



GARE ROUTIÈRE

Une gare routière est un aménagement situé hors voirie et équipé d'un bâtiment d'accueil ouvert au public.



05

LA RÉGULATION DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

À compter du 1^{er} octobre 2019, le champ de compétences de l'Autorité a été étendu à la régulation des redevances aéroportuaires, compétences exercées jusqu'alors par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI).

L'Autorité est compétente pour les aéroports accueillant plus de cinq millions de passagers par an ainsi que pour ceux faisant partie d'un système d'aéroports comprenant au moins un aéroport ayant atteint un trafic annuel de plus de cinq millions de passagers.

Des premières décisions

EN 2019

À compter du 1^{er} octobre 2019, de nouvelles compétences en matière de régulation des redevances aéroportuaires, précédemment exercées par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI), ont été confiées à l'Autorité sans période transitoire.

Dans ce contexte, l'Autorité a adopté sans tarder, dès le 1^{er} octobre 2019, une décision relative aux éléments nécessaires à l'examen des demandes d'homologation de tarifs des redevances aéroportuaires, à l'instar de ce qu'avait fait l'ASI, afin d'assurer une continuité dans les modalités d'instruction entre les deux autorités.

Dès le 7 octobre 2019, l'Autorité a été saisie par la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu, à compter du 1^{er} février 2020. Cette proposition faisait apparaître une augmentation de chaque tarif unitaire de la grille tarifaire de 49 % par rapport aux tarifs en vigueur. Ces hausses très significatives des tarifs unitaires concernaient les redevances les plus importantes, de sorte que l'évolution des tarifs, par rapport aux tarifs en vigueur, n'a pu être regardée comme modérée, comme le prévoient les dispositions de l'article L. 6327-2 du code des transports. L'Autorité s'est ainsi opposée à l'homologation des tarifs de ces redevances dans sa décision n° 2019-075 du 7 novembre 2019.



FOCUS

sur la
détermination
des coûts
moyens
pondérés
des capitaux
(CMPC)

Après s'être vu attribuer de nouvelles compétences en matière de régulation des redevances aéroportuaires et, en particulier, de contrôle de la juste rémunération des capitaux investis, l'Autorité a souhaité consulter rapidement les acteurs du secteur afin de pouvoir tenir compte de ses spécificités et de leurs attentes.

La consultation publique sur la définition de la méthodologie de détermination des coûts moyens pondérés des capitaux (CMPC) aéroportuaires, menée du 8 novembre au 9 décembre 2019, a ainsi permis de recueillir les positions d'un grand nombre d'acteurs représentatifs, notamment des gestionnaires aéroportuaires ou des usagers de ces infrastructures.

Les contributions pour lesquelles leurs auteurs ne se sont pas opposés à leur publication sont accessibles sur le site de l'Autorité.

Retour sur l'arrêt rendu par le Conseil d'État le 31 décembre 2019¹

La société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) avait contesté, devant le Conseil d'État, notamment la décision par laquelle l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI), alors compétente, avait procédé à la fixation des tarifs des redevances pour les aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période allant du 15 mai au 31 octobre 2019², à la suite de l'absence d'homologation tarifaire pendant deux années consécutives³. Le recours d'ACA était en particulier motivé par le fait que les tarifs fixés par l'ASI conduisaient à une baisse moyenne de 33 % par rapport à ceux précédemment appliqués.

Par son arrêt du 31 décembre 2019, le Conseil d'État a validé la décision de l'ASI, au motif notamment que la règle de « l'évolution modérée des tarifs »⁴ a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive de ces derniers mais ne s'oppose pas à leur diminution.



¹ CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.

² Décision n° 1904-D1 du 3 avril 2019.

³ Conformément à l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile, dans sa rédaction alors en vigueur.

⁴ Fixée par l'article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile à l'époque des faits en cause et reprise à l'article L. 6327-2 du code des transports depuis l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019.

› Le périmètre des aéroports régulés



1
Aéroports de Paris :
108,0 MPAX⁵ en 2019



2
Aéroports de la Côte d'Azur :
14,5 MPAX en 2019



3
Aéroports de Lyon :
11,7 MPAX en 2019



4
Aéroport de Marseille Provence :
10,1 MPAX en 2019



5
Aéroport de Toulouse-Blagnac :
9,6 MPAX en 2019



6
Aéroport de Bâle-Mulhouse :
9,1 MPAX en 2019



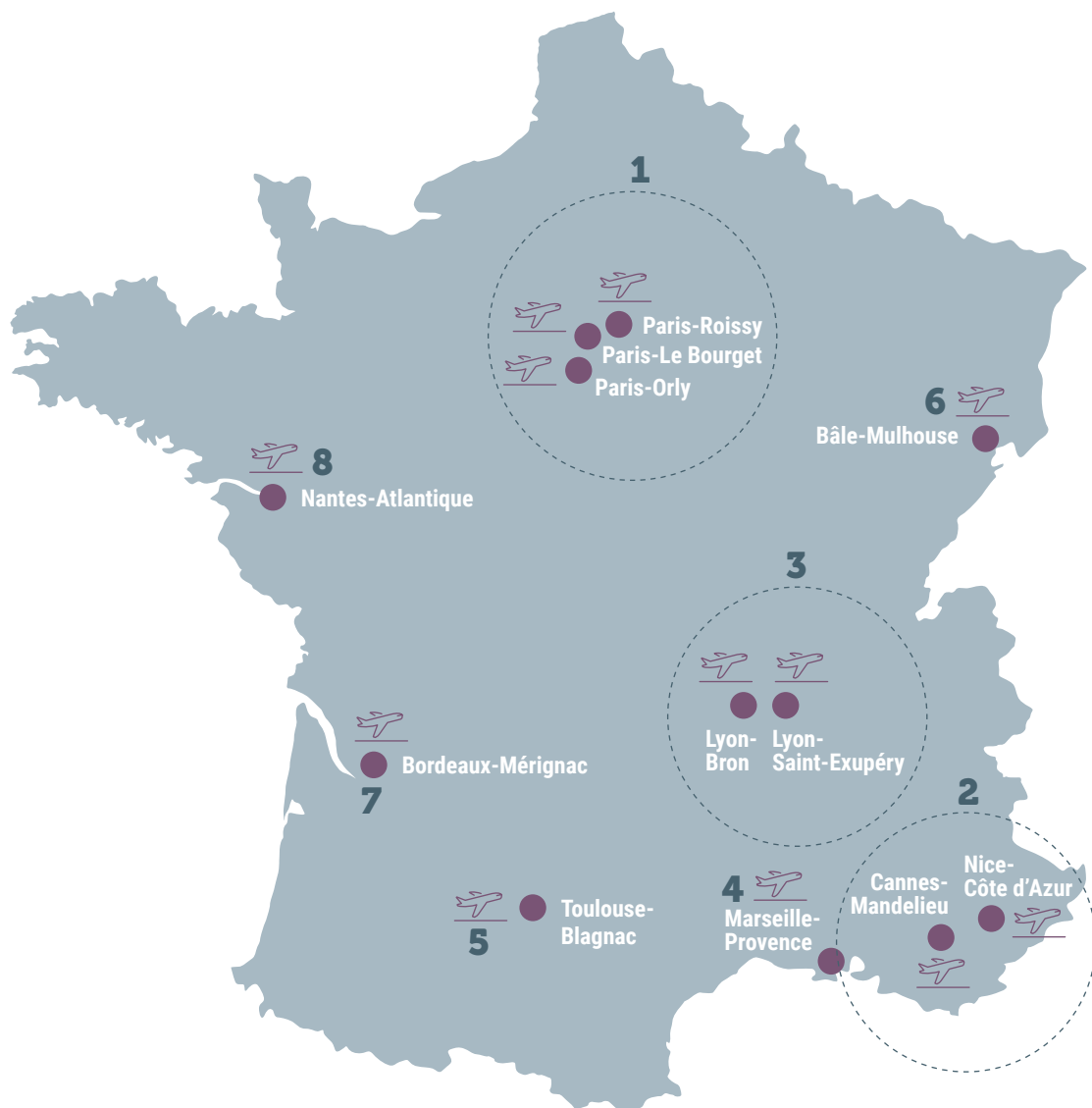
7
Aéroport de Bordeaux-Mérignac :
7,7 MPAX en 2019



8
Aéroport de Nantes-Atlantique :
7,2 MPAX en 2019

⁵ Millions de passagers.

Source : Résultats d'activité des aéroports français 2019 – Publication de l'Union des Aéroports Français & Francophones Associés (UAF&FA)
https://www.aeroport.fr/uploads/documents/CP/DOSSIER%20DE%20PRESSE_STATS_2019.pdf.





06

LA RÉGULATION PAR LA DONNÉE : DE LA COLLECTE AUX ÉTUDES

Les dispositifs de collecte régulière de données sont basés sur six décisions de collecte qui sont utilisées pour la publication de plusieurs rapports dans chacun des secteurs.

Des enquêtes sont réalisées en complément comme celle auprès des voyageurs des trains à grande vitesse en 2019.

En 2019, ces rapports, qui présentent un bilan sectoriel objectif, ont été progressivement enrichis par des focus, comme celui portant sur le fret ferroviaire ou sur la rentabilité pour les transporteurs de l'activité du transport routier de personnes librement organisé.

Les données issues des collectes permettent également d'établir des modélisations économiques utiles à l'expertise des décisions concernant les acteurs régulés.

Chiffres clés EN 2019

SECTEUR FERROVIAIRE



- 1** décision de collecte
à destination des gestionnaires d'infrastructure
- 1** enquête
auprès des voyageurs TAGV (trains aptes à la grande vitesse)
- 1** bilan ferroviaire annuel

SECTEUR DU TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS ET DES GARES ROUTIÈRES



- 4** bilans trimestriels
du transport routier de voyageurs
- 1** rapport annuel
du transport routier de voyageurs et des gares routières

SECTEUR DES AUTOROUTES CONCÉDÉES



- 2** rapports annuels
 - LE **1^{ER}** portant sur les **contrats et les marchés** passés par les **sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA)**
 - LE **2^{ÈME}** portant sur la **synthèse des comptes** des **SCA**

Études et collectes DE DONNÉES

Les dispositifs de collecte régulière de données se sont traduits par l'adoption en 2017 de six décisions de collecte, en vue de la production régulière de plusieurs rapports dans chacun des trois secteurs régulés suivants : transport ferroviaire, transport routier de voyageurs et concessions autoroutières.

En 2019, la décision de collecte auprès des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires a été modifiée afin que l'Autorité puisse disposer d'informations économiques et financières plus complètes et plus précises. Une enquête auprès des voyageurs des trains à grande vitesse a également été réalisée en 2019 ; elle donnera lieu à une publication en 2020 portant sur l'analyse des caractéristiques de ces voyageurs (typologie, comportements et attentes).



Ces rapports annuels ou trimestriels qui présentent des indicateurs et chiffres décrivant l'état des lieux des secteurs (demande, offre, description du réseau), permettent de dresser un bilan sectoriel objectif. Des focus sont régulièrement publiés comme celui sur le fret ferroviaire, sur les caractéristiques des gares routières et sur la rentabilité pour les transporteurs de l'activité de transports en autocar en services librement organisés.

Les données issues des collectes permettent non seulement d'établir des modélisations économiques utiles à l'expertise des décisions concernant les acteurs régulés, mais également d'étayer la compréhension de l'Autorité quant à l'action des acteurs régulés, comme pour l'étude en cours sur la gestion opérationnelle des circulations ferroviaires.



FOCUS
sur
la coopération
entre autorités
en matière
de régulation
par la donnée

Dans le cadre de sa politique de partenariat et de coopération avec les autres régulateurs, l'Autorité a participé à la rédaction d'une note conjointe consacrée à la « régulation par la donnée », synthèse des réflexions en cours sur ce sujet¹. Dans cette dernière, sept régulateurs, dont l'Autorité de régulation des transports, ont exposé le fruit de leur approche commune, dont la teneur peut être résumée comme suit.

Dans un contexte d'innovation permanente, les régulateurs s'appuient de plus en plus sur la collecte, l'exploitation et la publication de données pour amplifier leur capacité d'action. La régulation par la donnée vient compléter les outils traditionnels du régulateur. Au lieu de prescrire aux acteurs économiques un certain comportement, il s'agit de créer un réseau d'informations et d'incitations pour réduire les asymétries d'information et démultiplier l'impact de l'action du régulateur en mobilisant les utilisateurs et leurs relais.

Les travaux des autorités ont permis de mettre en évidence deux grands objectifs associés à la régulation par la donnée :

- *amplifier la capacité d'action du régulateur, notamment dans une logique de supervision ;*
- *éclairer les choix des utilisateurs et mieux orienter le marché.*

La régulation par la donnée permet ainsi une auto-responsabilisation plus importante des acteurs, une capacité renforcée d'analyse du régulateur et une information accrue des utilisateurs et de la société civile.



¹ Note « Nouvelles modalités de régulation. La régulation par la donnée », publiée en juillet 2019 ; note disponible sur le site de l'Autorité : <https://www.autorite-transports.fr/actualites/regulation-par-la-donnee/>.

Recherche ET INNOVATION

Désireuse de renforcer ses échanges et sa visibilité auprès des institutions académiques et universitaires, l'Autorité a renouvelé en 2019 son partenariat avec la Paris School of Economics (PSE) et l'Ecole des Ponts ParisTech, dans le cadre du master of science « *Economic Decision & Cost Benefit Analysis* » (EDCBA).

Tout au long de l'année universitaire 2018-2019, des étudiants ont ainsi pu conduire une étude de cas portant sur l'analyse économique de lignes régulières ferroviaires et routières TER. Il est d'ores et déjà prévu que ces travaux soient poursuivis durant l'année universitaire 2019-2020. Par ailleurs, a été engagée une autre étude consacrée à l'analyse coûts-bénéfices des services d'autocar librement organisés.

Retour sur le premier datathon organisé par l'Autorité et la Commission de régulation de l'énergie (CRE)

Du 15 au 17 mars 2019, s'est déroulé le premier datathon organisé par la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et l'Autorité sur le thème « **Énergie et mobilité : inventez, libérez, changez les usages de demain** ». Les participants à ce concours d'innovation se sont attachés à développer et à présenter – en quarante-huit heures – un projet innovant répondant, grâce à l'analyse des données mises à leur disposition, aux défis proposés :

- favoriser l'essor de la mobilité électrique ;
- transformer la mesure de la qualité de service des transports ferroviaires et collectifs pour développer la mobilité ;
- inventer les solutions de demain en faveur de la maîtrise de la consommation d'énergie, de la transition énergétique et de la régulation.

Ont pu être présentés 14 projets, conduits par des groupes de candidats aux compétences variées et complémentaires (expertise en analyse de données, programmation informatique, compétences commerciales, etc.).

La restitution s'est déroulée devant un jury composé de Cédric Villani (député de l'Essonne,

président du jury), Axelle Lemaire (ancienne députée et secrétaire d'État chargée du numérique et de l'innovation), Catherine Edwige (commissaire à la CRE) et Anne Yvrande-Billon (Vice-présidente de l'Autorité).

Cinq équipes ont été récompensées. Le jury a notamment décerné trois prix :

- 1^{er} prix : le projet **Balize**, application pour smartphone proposant aux propriétaires de véhicules électriques un parcours optimisé sur des trajets de longue distance en fonction de la disponibilité des points de recharge mais aussi des attentes spécifiques et personnalisées des conducteurs ;
- 2^{ème} prix : le projet **MeteoRail**, outil pouvant aider les utilisateurs de transport ferroviaire à mieux anticiper les perturbations qui pourraient affecter leur trajet, en apportant un éclairage nouveau et recherché par les usagers de ces services dans l'optimisation de leurs déplacements multimodaux ;
- 3^{ème} prix : le projet **Patataz**, plateforme récompensant de façon ludique les consommateurs à chaque fois qu'ils réalisent des économies d'énergie ou déplacent dans le temps leur utilisation d'appareils énergivores à la demande de leur fournisseur.

En plus de ces trois projets, deux autres ont retenu l'attention du jury et se sont vu attribuer un prix spécial.





07

L'ACTION EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE DE L'AUTORITÉ

En matière d'actualités européennes, l'année 2019 a été marquée par la décision de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) concernant la classification des quais (affaire WESTbahn contre ÖBB-Infrastruktur AG) et son impact dans les différents États membres. Ce sujet a ainsi été à l'ordre du jour des échanges du groupe européen des régulateurs indépendants (IRG-Rail) ainsi que de l'ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies), réseaux dont l'Autorité est membre. Au sein de l'IRG-Rail, l'Autorité a copiloté les travaux sur la multimodalité et la saturation de l'infrastructure ferroviaire.

Malgré l'incertitude liée à la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, l'Autorité et son homologue britannique, l'ORR (Office of Rail and Road), ont poursuivi leur coopération étroite dans le cadre de la régulation économique du tunnel sous la Manche. Le 14 février 2019, l'Autorité a publié son avis conjoint avec l'ORR sur le document de référence d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2020.

Enfin, l'Autorité a participé à de nombreux débats sur la régulation au sein d'instances multilatérales afin de présenter son action et sa vision de la régulation économique des transports. Des rencontres bilatérales avec certains de ses homologues ont également pu être organisées.

Corégulation

ET RENCONTRES BILATÉRALES



Le comité binational

De gauche à droite : Marie Picard, Catherine Williams, Anne Yvrande-Billon, Dan Brown, Graham Mather et Cécile George

› La corégulation du tunnel sous la Manche

Le comité binational, composé des représentants des deux autorités en charge de la régulation économique du tunnel sous la Manche – en l'occurrence l'Autorité et son homologue britannique, l'Office of Rail and Road (ORR) – s'est réuni à deux reprises en 2019 :

- le 13 février 2019, à Paris, réunion à la suite de laquelle l'avis conjoint entre les deux régulateurs sur le document de référence du réseau d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2020 a été rendu ;
- le 13 mai 2019, à Londres, pour l'audition des représentants d'Eurotunnel.

Le 14 février 2019, l'Autorité et l'ORR ont rendu leur avis sur le document de référence du réseau (DRE) d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2020. Bien qu'Eurotunnel ait tenu compte des précédents avis des régulateurs en étendant le délai d'examen des demandes de capacités soumises par les entreprises ferroviaires et en publiant son document de référence un an avant le début d'horaire de service, les régulateurs ont souligné toutefois plusieurs axes d'amélioration.

En ce qui concerne les conditions d'accès au tunnel sous la Manche applicables aux nouveaux entrants, l'Autorité et l'ORR ont considéré qu'elles devraient être

exposées plus clairement et de manière plus complète dans le DRE. Il en est de même concernant les mesures mises en place afin de prendre en compte les demandes additionnelles de capacités, d'une part, et de résoudre les demandes conflictuelles de capacités, d'autre part. S'agissant des redevances, les deux régulateurs ont à nouveau souligné le manque de transparence du DRE et, en particulier, l'insuffisance d'informations sur le recouvrement des coûts de long terme et l'absence de justification des modulations tarifaires qu'Eurotunnel applique aux offres choisies par les candidats potentiels.

Tunnel sous la Manche

Date de mise en service : 1994.

Longueur : 50,5 km.

Profondeur : 40 m sous le fond de la Manche.

Trafic en 2019 :

- 7,5 millions de tonnes de marchandises.
- 11 millions de passagers Eurostar.
- 2,6 millions de voitures.
- 1,6 million de camions.

Source : Getlink



› L'aéroport de Bâle-Mulhouse, situation unique de régulation binationale d'un aéroport

La gestion de l'aéroport de Bâle-Mulhouse est assurée par un établissement public binational, créé par une convention signée à Berne le 4 juillet 1949 entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse.

La France et la Suisse sont représentées au sein du conseil d'administration de l'aéroport, la tutelle de l'établissement public étant assurée pour la France par la direction générale de l'aviation civile (DGAC), pour la Suisse par l'office fédéral de l'aviation civile (OFAC).

Pour ce qui concerne les tarifs des redevances aéroportuaires, la convention de 1949 prévoit que le conseil d'administration de l'établissement public gestionnaire de l'aéroport fixe les tarifs des taxes et redevances à percevoir sur l'aéroport. La décision du conseil d'administration est soumise à la ratification des autorités compétentes françaises et suisses.

Considérant la situation particulière de cet établissement public binational, la DGAC et l'OFAC ont conclu un protocole d'accord relatif à la fixation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse.

Ce protocole, signé le 13 décembre 2019, abroge et remplace celui signé le 18 janvier 2017.

Ce même 13 décembre 2019, l'Autorité et l'OFAC ont signé une convention relative à l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Cette convention précise le rôle respectif de chaque autorité de supervision indépendante, pour l'homologation des tarifs des redevances qui lui sont soumis : chaque autorité veille, pour ce qui la concerne, à la bonne application de la directive 2009/12/CE et de tout autre acte pris pour sa transposition en droit national.

Aéroport de Bâle-Mulhouse en 2018

- 8,6 millions de passagers.
- 78 839 mouvements commerciaux.
- 110 000 tonnes de cargaison transportées.
- 143,1 M€ de chiffre d'affaires.

Source : EuroAirport

Retour sur les rencontres bilatérales

Accueil du régulateur allemand à Paris

Le collège de l'Autorité a reçu, le 21 janvier 2019, le président et le vice-président de l'agence de régulation allemande, la Bundesnetzagentur (BNetzA). Les deux régulateurs se sont entretenus à cette occasion sur les évolutions à venir de leur cadre réglementaire.

En Allemagne, le Gouvernement a travaillé en 2019 à une réorganisation du secteur autour de l'initiative « future alliance ferroviaire », cette dernière prévoyant d'étendre les compétences du régulateur à d'autres modes de transport que le ferroviaire.

Côté français, en vue de la préparation de ses avis sur les différents textes d'application de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire, l'Autorité a pu échanger avec son homologue allemand sur la régulation d'un opérateur

verticalement intégré, la transformation de la SNCF, prévue dans la loi française, rapprochant la structure du groupe français de celle de la société allemande Deutsche Bahn.



Visite en Suisse sur la performance du réseau

Les services de l'Autorité ont réalisé une mission d'étude en Suisse les 30 septembre et 1^{er} octobre 2019.

Ils y ont rencontré leurs homologues de la Commission d'arbitrage des chemins de fer (CACF), représentée par sa présidente Patrizia Danioth Halter, accompagnée de Giuliano Montanaro, membre de la Commission, Andreas Oppliger, collaborateur au secrétariat technique, le gestionnaire d'infrastructure CFF (Chemins de fer fédéraux) ainsi que des experts en matière d'audit des réseaux ferroviaires.

Ce déplacement avait pour but d'enrichir la réflexion de l'Autorité sur plusieurs travaux, à savoir : la réalisation d'une étude sur les coûts d'un réseau, la préparation de l'instruction du prochain contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau ainsi que le lancement d'une étude interne sur la gestion opérationnelle des circulations. Au cours de ces deux journées, les échanges ont ainsi porté sur l'exploitation et la gestion des lignes, sur la maintenance et la circulation ainsi que sur la stratégie d'entretien et de renouvellement du matériel.

Des conférences internationales

- **6 février 2019**, participation de la Vice-présidente de l'Autorité au colloque du CERRE sur « *l'innovation dans le transport ferroviaire : explorer les challenges et les incitations à l'innovation* ».
- **21 février 2019**, intervention de l'Autorité au sommet international du rail sur « *le futur des investissements ferroviaires digitaux, une nouvelle définition de l'investissabilité* ».
- **18 octobre 2019**, participation de l'Autorité au colloque de la Florence School of Regulation, consacré à la régulation économique des monopoles.
- **11 décembre 2019**, présentation par l'Autorité de l'expérience française de la régulation des transports dans un monde numérisé, dans le cadre du colloque organisé conjointement par la Toulouse School of Economics et la Banque Mondiale, intitulé « *Infrastructure à l'ère du numérique : comment la régulation doit-elle s'adapter ?* ».

La participation de l'Autorité AUX ACTIVITÉS DES INSTANCES DE DIALOGUE ET DE CONCERTATION

› L'IRG-Rail (réseau européen des régulateurs ferroviaires indépendants)

Tout au long de l'année 2019, l'Autorité a participé aux travaux de l'IRG-Rail, réseau européen réunissant 31 régulateurs ferroviaires indépendants.

Sous la présidence portugaise, la multimodalité a été de nouveau à l'ordre du jour des travaux conduits par le réseau. Abordée sous l'angle d'une mobilité soutenable et intelligente au bénéfice des utilisateurs, elle a fait l'objet du premier atelier européen consacré à la mobilité. Réunis le 2 juillet 2019 à Lisbonne, des acteurs du secteur, tant privés que publics, ont ainsi présenté des initiatives innovantes en matière de mobilité et d'usages de données multimodales, tout en abordant les problématiques de régulation qu'elles posent ; Anne-Yvrande Billon, Vice-présidente de l'Autorité, est intervenue en tant que modératrice dans le cadre de la session intitulée « *La numérisation au bénéfice des consommateurs au cœur de l'intermodalité et les défis liés à l'innovation* ».

L'Autorité a également maintenu son engagement au sein du groupe de travail « *market monitoring* » de l'IRG-Rail, en charge de l'observation du marché ferroviaire européen. La direction des études et de l'observation des marchés de l'Autorité copilote en effet depuis 2015



les activités de ce groupe, dont l'objectif principal vise à harmoniser et améliorer le suivi et la comparabilité des marchés ferroviaires au niveau européen.

Chaque année, le groupe de travail publie un rapport d'observation des marchés ferroviaires européens (*market monitoring report*), basé sur une collecte

de données auprès de ses différents membres. Publiée en 2019, la septième édition du rapport (qui couvre l'année civile 2017 et 29 pays) revient, dans une première partie, sur les caractéristiques des réseaux ferroviaires en Europe, le trafic ferroviaire global, le transport de marchandises et le transport de passagers, ainsi que sur les redevances versées par les entreprises ferroviaires pour l'accès au réseau. Ce socle d'informations récurrentes, enrichi tous les ans, s'appuie sur cinq années de données et est disponible pour la période 2013-2017. La seconde partie, quant à elle, porte sur la présence commerciale des opérateurs historiques ferroviaires en Europe, avec des données relatives à leur participation dans les contrats de service public et leur stratégie d'entrée sur les marchés étrangers, focus choisi pour cette nouvelle édition.

Par ailleurs, ont également pu être menés tout au long de l'année 2019 des travaux sur :

- les critères d'accès en cas de saturation de l'infrastructure et la tarification de la capacité disponible¹ ;
- le financement des gestionnaires d'infrastructure ;
- les cas d'exemptions autorisés par l'article 2 (2) du règlement européen 2017/2177 concernant les obligations d'accès à l'information pour certaines installations de service ;
- la révision des indicateurs d'évaluation de la performance et du suivi des corridors de fret ;
- la tarification des gares de passagers ;
- le TTR (Timetabling redesign) dont le but est d'optimiser l'utilisation des infrastructures ferroviaires en Europe.

¹ Rapport disponible sur le site de l'IRG-Rail : <https://www.irg-rail.eu/download/5/643/AsurveyofcongestedinfrastructureprioritycriteriaandcapacitychargesinEurope.pdf>

› L'ENRRB, le réseau de régulateurs ferroviaires créé et animé par la Commission européenne

À l'invitation de la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne (DG MOVE), l'Autorité a participé à la réunion du réseau des régulateurs ferroviaires européens (ENRRB), qui s'est tenue les 20 et 21 mai 2019 à Bruxelles.

Dans ce cadre, l'Autorité a abordé le sujet de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure. Les échanges ont également porté sur l'accès et la tarification des installations de service. Enfin, un focus sur la régulation des voies ferrées portuaires a fait l'objet de différentes présentations.



› Le Forum de Thessalonique

À compter du 1^{er} octobre 2019, date de l'extension des compétences de l'Autorité au secteur aéroportuaire, l'ART est devenue de facto membre du Forum de Thessalonique.

Ce dernier, animé par la DG MOVE (direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne), est un groupe informel permanent qui réunit, depuis juin 2014, les autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires de tous les États membres de l'Union européenne. Sa mission est de conseiller la Commission pour l'application de la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires et de promouvoir les bonnes pratiques en matière de régulation économique des aéroports. Pour répondre à ces objectifs, des groupes de travail ont été mis en place. Ils ont conduit à la formulation de recommandations et

rapports qui ont été adoptés par le Forum sur des sujets tels que :

- la consultation des usagers et la transparence ;
- le coût moyen pondéré du capital² ;
- l'étude du pouvoir de marché des aéroports ;
- les mesures d'incitation et rabais ;
- ou encore l'utilisation de critères de sélection pour la régulation économique des aéroports.

En 2019, les travaux, auxquels l'Autorité a pu prendre part pour la première fois en participant à la plénière du 29 novembre à Athènes, ont porté sur les remèdes à mettre en œuvre en cas de position dominante d'un aéroport et les bonnes pratiques en matière de méthodologie de parangonnage des redevances aéroportuaires.

² Voir le focus page 82.

› Le Network of Economic Regulators (NER) de l'OCDE

Le 10 septembre 2019, Anne Yvrande-Billon, Vice-présidente de l'Autorité, a été nommée présidente du bureau du NER, le réseau des régulateurs économiques de l'OCDE.

Le NER est un réseau qui rassemble des régulateurs intervenant dans de nombreux secteurs tels que les télécommunications, l'énergie, les transports ou encore l'eau, et disposant de compétences différentes qui peuvent porter sur la régulation économique, la concurrence, la sécurité et la sûreté ou la consommation. Sa mission consiste à promouvoir le dialogue et le partage d'expériences sur les pratiques de régulation à travers le monde afin d'identifier les défis communs et des solutions innovantes. En 2019, le NER s'est ainsi réuni à deux occasions, les 16 avril et 5 novembre.



› La présidence du club des régulateurs

Présidé par Anne Yvrande-Billon depuis juillet 2017, le club des régulateurs, adossé à la chaire « Gouvernance et régulation » de l'université Paris-Dauphine, réunit une dizaine de régulateurs français qui, dans ce cadre, partagent leurs expertises et expériences et organisent des échanges avec les autres acteurs de la régulation.

A été retenu comme thématique pour la conférence annuelle du club qui s'est tenue le 4 novembre 2019, le développement de la régulation par les données. À cette occasion, l'Autorité a pu contribuer aux débats entre régulateurs, consacrés notamment à l'usage des données et des nouvelles technologies aux fins d'améliorer la pratique de la régulation.





08

INFORMER POUR MIEUX ÉCLAIRER

Une nouvelle identité visuelle pour l'Autorité

Les nouvelles compétences confiées à l'Autorité en 2019 et sa nouvelle dénomination ont été accompagnées d'une nouvelle identité visuelle.

Le logotype choisi affirme le statut d'autorité publique indépendante de l'ART et souligne la régulation économique comme étant son cœur d'expertise.

Les couleurs, quant à elles, évoquent celles de la République afin de rappeler que l'Autorité mène une mission de service public.



Le dialogue AVEC NOS INTERLOCUTEURS

L'Autorité de régulation des transports (ART) est à l'écoute de ses interlocuteurs. Elle rencontre ainsi régulièrement les acteurs économiques et institutionnels des différents secteurs qu'elle régule.



Bernard Roman, Président de l'ART, intervenant au colloque organisé par Régions de France, la région Grand Est et Mobilettre le 25 novembre 2019



Bernard Roman, Président de l'ART, invité des "Mardis d'Avenir-Transports" du 19 novembre 2019 à l'Assemblée nationale



Audition de Bernard Roman, Président de l'ART, par la députée Béangère Abba rapporteure pour le projet de loi de finances



L'ART était invitée à la 26^{ème} édition des rencontres Transports et Mobilités du 15 octobre 2019

Conférence DE PRESSE

L'Autorité de régulation des transports veille à se rendre disponible auprès des journalistes qui le demandent dès lors qu'ils ont des questions sur les activités relatives aux compétences de l'Autorité.

Afin de rendre compte des activités de l'Autorité et de présenter les futurs enjeux auxquels nous devons répondre, le Président Bernard Roman convie régulièrement les journalistes dans le cadre d'une conférence de presse.

Nos publications

L'Autorité œuvre pour éclairer et accompagner les décideurs publics et les acteurs économiques du secteur. La réussite de cette mission réside en partie dans la faculté pour l'Autorité à améliorer l'information relative aux marchés qu'elle régle.



Bilan annuel du marché du transport ferroviaire de voyageurs



Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et gares routières



Bilans trimestriels de l'activité du marché du transport par autocar librement organisé



Rapport annuel sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes



Rapport annuel de la synthèse des comptes des concessions autoroutières



Focus sur le marché du transport ferroviaire de marchandises

Le datathon



Mobiliser les jeunes talents

Du 15 au 17 mars s'est déroulé le premier datathon co-organisé par la CRE et l'Autorité sur le thème « Énergie et mobilité : inventez, libérez, changez les usages de demain ». L'objectif pour les participants de ce concours d'innovation était de développer et de présenter, en quarante-huit heures, un projet innovant répondant, grâce à l'analyse des données mises à leur disposition, aux problématiques soumises par les deux autorités de régulation.

Les meilleurs projets ont été récompensés par un jury prestigieux composé de : Anne Yvrande-Billon, Vice-présidente de l'Autorité, Axelle Lemaire, ancienne députée et secrétaire d'État chargée du numérique et de l'innovation, Catherine Edwige, commissaire à la CRE, et son président Cédric Villani, député de l'Essonne et 1^{er} vice-président de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques.



14 équipes ont proposé des projets inédits et innovants

Du 15 au 17 mars 2019, la Commission de régulation de l'énergie (CRE) et l'Autorité ont co-organisé en commun leur premier datathon. Retour en images sur ce week-end inédit dans le domaine de la régulation économique.



Le jury du datathon composé de gauche à droite d'Axelle Lemaire, Catherine Edwige, Cédric Villani et Anne Yvrande-Billon



Les participants ont développé leur projet sur place le temps de ce week-end



La remise des prix réunissant tous les participants

Nous suivre...

› Le site internet <https://www.autorite-transport.fr/>

Grâce à son site internet, l'Autorité permet à l'ensemble de ses visiteurs de suivre son actualité en offrant notamment la possibilité de s'inscrire aux différentes alertes de notification proposées :

- Actualités
- Communiqués de presse
- Avis et décisions
- Consultations publiques
- Déclarations
- Saisines

› Les réseaux sociaux

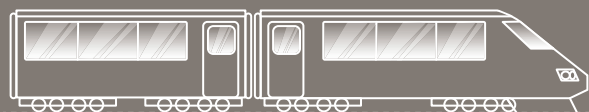
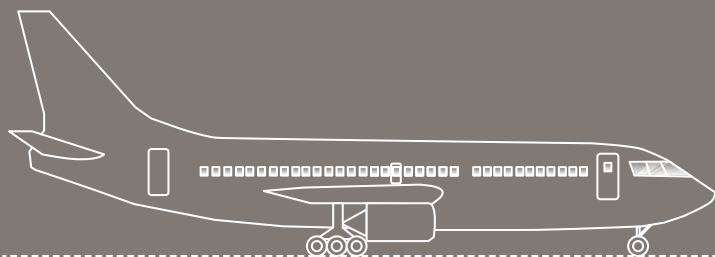
Présente sur Twitter et LinkedIn, l'Autorité relaye ses actions, publications, avis et décisions via ces réseaux sociaux offrant ainsi une autre possibilité de se tenir informé de l'actualité de l'ART.



https://twitter.com/ART_transports



<https://www.linkedin.com/company/french-railway-regulatory-body-autorite-de-regulation-des-transport>



Autorité
DE RÉGULATION
DES **TRANSPORTS**



ANNEXES
AVIS ET DÉCISIONS
RENDUS PAR L'AUTORITÉ DE RÉGULATION
DES TRANSPORTS EN 2019

Collecte de données

> Décision n° 2019-020 du 11 avril 2019

Transmission d'informations par les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire

Règlement de différend

> Décision n° 2019-035 du 13 juin 2019

Règlement du différend entre la Région Centre-Val de Loire et SNCF Mobilités (SNCF Gares & Connexions) relatif aux périmètres de gestion des gares de voyageurs dans le document de référence des gares pour les horaires de service 2018 et 2019

Procédures en manquement

> Décision n° 2019-025 du 18 avril 2019

Mise en demeure de SNCF Mobilités pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2018

> Décision n° 2019-026 du 18 avril 2019

Mise en demeure de SNCF Mobilités pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2019

> Décision n° 2019-051 du 30 juillet 2019

Mise en demeure de SNCF Mobilités pour méconnaissance des règles de séparation comptable

> Décision n° 2019-056 du 26 septembre 2019

Clôture des procédures en manquement ouvertes à l'encontre de SNCF Mobilités pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour les horaires de service 2018 et 2019

> Décision n° 2019-059 du 3 octobre 2019

Mise en demeure de SNCF Réseau pour méconnaissance de la décision n° 2014-023 du 18 novembre 2014 relative à la réservation et à l'utilisation par SNCF Réseau de capacités pour les travaux

> Décision n° 2019-060 du 3 octobre 2019

Mise en demeure de SNCF Réseau pour non-respect des dispositions applicables à la procédure d'attribution des capacités d'infrastructure définie dans le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2020

Séparation comptable

> Décision n° 2019-003 du 31 janvier 2019

Règles de séparation comptable de l'EPIC SNCF Mobilités

Tests d'équilibre économique

> Décision n° 2019-032 du 6 juin 2019

Adoption des lignes directrices relatives à la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en œuvre du test d'équilibre économique

> Décision n° 2019-076 du 7 novembre 2019

Demande de test d'équilibre économique formulée par l'État concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Toulouse notifié par la société FlixTrain

Projets de textes réglementaires

- > **Avis n° 2019-008 du 20 février 2019**
Projet d'ordonnance relative au cadre de fixation des redevances liées à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ainsi qu'à l'élaboration et à l'actualisation du contrat entre l'État et SNCF Réseau (CDG Express)
- > **Avis n° 2019-013 du 21 février 2019**
Projet d'ordonnance portant transposition de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne et de la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire et adaptation du droit français au règlement (UE) n° 2016/796 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relatif à l'Agence de l'Union européenne pour les chemins de fer et abrogeant le règlement (CE) n° 881/2004
- > **Avis n° 2019-015 du 14 mars 2019**
Projet de décret modifiant le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire et modifiant les articles R. 551-3 et R. 551-4 du code de l'environnement dans la perspective du retrait du Royaume-Uni de l'Union européenne
- > **Avis n° 2019-016 du 14 mars 2019**
Projet de décret relatif à la sécurité de la liaison fixe transmanche
- > **Avis n° 2019-024 du 18 avril 2019**
Projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire modifiant ou abrogeant certaines dispositions réglementaires
- > **Avis n° 2019-028 du 9 mai 2019**
Projet d'ordonnance portant diverses dispositions relatives à la nouvelle SNCF
- > **Avis n° 2019-033 du 11 juin 2019**
Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 19 mars 2012 fixant les objectifs, les méthodes, les indicateurs de sécurité et la réglementation technique de sécurité et d'interopérabilité applicables sur le réseau ferré national ainsi que sur le projet d'arrêté relatif aux autorisations de mise en service pour les installations fixes sur le système ferroviaire
- > **Avis n° 2019-036 du 13 juin 2019**
Projet de décret modifiant le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferroviaire
- > **Avis n° 2019-037 du 13 juin 2019**
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
- > **Avis n° 2019-040 du 11 juillet 2019**
Projet de décret relatif à l'élaboration et à l'actualisation du contrat entre l'État et SNCF Réseau
- > **Avis n° 2019-041 du 11 juillet 2019**
Projet de décret relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau (décret dit « règle d'or »)
- > **Avis n° 2019-048 du 30 juillet 2019**
Projet de décret relatif à l'élaboration du contrat entre l'État et la filiale de SNCF Réseau en charge de la gestion unifiée des gares de voyageurs
- > **Avis n° 2019-049 du 30 juillet 2019**
Projet de décret modifiant le décret n° 97-446 du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du réseau ferré national perçues par SNCF Réseau
- > **Avis n° 2019-050 du 30 juillet 2019**
Projet de décret fixant les conditions d'évaluation des volumes d'activité consacrés à la maintenance de matériels roulants ferroviaires

- > **Avis n° 2019-073 du 17 octobre 2019**
Projet d'arrêté portant approbation du règlement intérieur du comité des opérateurs du réseau
- > **Avis n° 2019-077 du 7 novembre 2019**
Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 9 juillet 2012 portant application de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national
- > **Avis n° 2019-078 du 7 novembre 2019**
Projet de décret modifiant le décret n° 2015-139 du 10 février 2015 relatif à la confidentialité des données détenues par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et à la commission de déontologie du système de transport ferroviaire
- > **Avis n° 2019-083 du 9 décembre 2019**
Projets de décrets approuvant les statuts de la société nationale SNCF, de SNCF Réseau, de la filiale de SNCF Réseau en charge des gares de voyageurs et de SNCF Voyageurs
- > **Avis n° 2019-084 du 9 décembre 2019**
Projet de décret relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs adaptant les conditions d'exploitation d'un service librement organisé
- > **Avis n° 2019-085 du 18 décembre 2019**
Projet de décret portant application de l'article L. 2121-17 du code des transports et relatif aux modalités d'attribution directe des contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs

Document de référence du réseau

- > **Avis n° 2019-002 du 31 janvier 2019**
Redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2019
- > **Avis n° 2019-004 du 7 février 2019**
Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020
- > **Avis n° 2019-005 du 7 février 2019**
Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020
- > **Avis n° 2019-007 du 14 février 2019**
Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2020
- > **Avis n° 2019-009 du 21 février 2019**
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises pour l'horaire de service 2019
- > **Avis n° 2019-010 du 21 février 2019**
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises pour l'horaire de service 2020
- > **Avis n° 2019-011 du 21 février 2019**
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service pour l'horaire de service 2019
- > **Avis n° 2019-012 du 21 février 2019**
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2020

> **Avis n° 2019-014 du 14 mars 2019**

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2018

> **Avis n° 2019-042 du 11 juillet 2019**

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2020

> **Avis n° 2019-054 du 12 septembre 2019**

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Mobilités dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2018 et 2019

> **Avis n° 2019-074 du 17 octobre 2019**

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible dans les installations d'approvisionnement en combustible pour l'horaire de service 2020

Divers

> **Avis n° 2019-018 du 28 mars 2019**

Nomination du directeur des gares

> **Avis n° 2019-038 du 20 juin 2019**

Mise en œuvre au titre de l'année 2018 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2017-2026

> **Avis n° 2019-039 du 20 juin 2019**

Recommandations formulées dans le cadre de l'actualisation du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2020-2029

> **Avis n° 2019-086 du 19 décembre 2019**

Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2020

Procédures en manquement

> Décision n° 2019-001 du 17 janvier 2019

Mise en demeure de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) pour non-respect du code des transports et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable et n° 2017-116 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier

> Décision n° 2019-034 du 11 juin 2019

Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la Société Aéroportuaire de Gestion et d'Exploitation de Beauvais (SAGEB) pour non-respect du code des transports et des décisions de l'Autorité n° 2016-101 relative à la structure-type des règles d'accès aux aménagements de transport routier et aux conditions de leur notification préalable et n° 2017-116 relative aux règles tarifaires, à la procédure d'allocation des capacités et à la comptabilité propre des aménagements de transport routier

> Décision n° 2019-079 du 21 novembre 2019

Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la communauté d'agglomération Évreux Portes de Normandie pour défaut de mise à jour des informations nécessaires à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier

> Décision n° 2019-080 du 21 novembre 2019

Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre du Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine pour défaut de mise à jour des informations nécessaires à la tenue du registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier

Tests d'équilibre économique

> Avis n° 2019-017 du 21 mars 2019

Projet de décision de la Région Provence – Alpes – Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Le Pontet (Avignon) et Marseille

> Avis n° 2019-029 du 16 mai 2019

Projet de décision de la région Provence – Alpes – Côte d'Azur d'interdiction du service déclaré par la société FlixBus France sur la liaison entre Marseille et Toulon

Projet de texte réglementaire

- > Avis n° 2019-067 du 10 octobre 2019
Projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A79 entre Sazeret (Allier) et Digoin (Saône-et-Loire)

Projets de règles internes établies par les commissions des marchés des sociétés concessionnaires

- > Avis n° 2019-021 du 18 avril 2019
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- > Avis n° 2019-022 du 18 avril 2019
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE)
- > Avis n° 2019-023 du 18 avril 2019
Projet de règles internes pour la passation et l'exécution des marchés de travaux, fournitures et services de la société Autoroutes Esterel-Côte d'Azur (ESCOTA)

Commissions des marchés des sociétés concessionnaires

- > Avis n° 2019-030 du 23 mai 2019
Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)
- > Avis n° 2019-031 du 23 mai 2019
Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)
- > Avis n° 2019-081 du 21 novembre 2019
Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)
- > Avis n° 2019-082 du 21 novembre 2019
Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

Contrôle des contrats d'exploitation des installations annexes

- > Avis n° 2019-006 du 7 février 2019
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburant, de restauration et de boutique sur l'aire de Dracé (A6) par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)
- > Avis n° 2019-019 du 11 avril 2019
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste sur l'aire de l'Estalot (A10) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- > Avis n° 2019-043 du 30 juillet 2019
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste sur l'aire de service de Vironvay Nord par la société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN)
- > Avis n° 2019-044 du 30 juillet 2019
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste sur l'aire de service de Beuzeville Nord par la société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN)

➤ **Avis n° 2019-045 du 30 juillet 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste sur l'aire de service de Giberville Nord par la société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN)

➤ **Avis n° 2019-046 du 30 juillet 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste sur l'aire de service de Giberville Sud par la société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN)

➤ **Avis n° 2019-047 du 30 juillet 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste sur l'aire de service de Rosny Nord par la société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN)

➤ **Avis n° 2019-052 du 12 septembre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste sur l'aire de service de Bosgouet Nord par la société des Autoroutes Paris Normandie (SAPN)

➤ **Avis n° 2019-053 du 12 septembre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation de l'activité de restauration rapide sur l'aire du domaine d'Harcourt par la société Autoroute de Liaison Seine Sarthe (ALIS)

➤ **Avis n° 2019-055 du 19 septembre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique sur l'aire de la Champouse sur l'autoroute A51 (lot 1) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-061 du 3 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire d'Ambrussum sur l'autoroute A9 (lot 1) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-062 du 3 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique de l'aire de Corbières Sud (lot 1) sur l'autoroute A61 par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-063 du 3 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique de l'aire du Jardin des Causses sur l'autoroute A20 (lot 1) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-064 du 3 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de boutique et de restauration sur l'aire de Corbières Nord (lot 3) sur l'autoroute A61 par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-065 du 3 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire de la Plaine du Forez sur l'autoroute A72 (lot 1) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-066 du 3 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique de l'aire de Montpellier Fabrègues Nord sur l'autoroute A9 (lot 1) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-068 du 17 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique des aires de la Canepetière et de la Chateaudrie sur l'autoroute A83 par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

➤ **Avis n° 2019-069 du 17 octobre 2019**

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique de l'aire de Montpellier Fabrègues Sud (lot 3) sur l'autoroute A9 par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

> Avis n° 2019-070 du 17 octobre 2019

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de restauration, d'hôtellerie et de boutique de l'aire de Montpellier Fabrègues Nord-Sud (lot 5) sur l'autoroute A9 par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

> Avis n° 2019-071 du 17 octobre 2019

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique de l'aire de Mornas Village (lot 1) sur l'autoroute A7 par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)

> Avis n° 2019-072 du 17 octobre 2019

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de restauration et de boutique de produits régionaux sur l'aire de Mornas Village (lot 2) sur l'autoroute A7 par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)



REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

Homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

> Décision n° 2019-058 du 1^{er} octobre 2019

Adoption des éléments nécessaires à l'examen par l'Autorité de régulation des transports des demandes d'homologation de tarifs des redevances aéroportuaires

> Décision n° 2019-075 du 7 novembre 2019

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} février 2020

Notes

Notes

Le kiosque de l'Autorité



Le site internet de l'Autorité
Près de 200 pages de contenu,
plus de 1 000 abonnés à nos actualités,
plus de 7 000 visiteurs uniques en moyenne par
mois et près de 300 000 pages vues par an.
autorite-transports.fr



Comme nos 2 700 followers (abonnés),
rendez-vous sur le compte [@ART_transports](https://twitter.com/ART_transports)
pour suivre notre actualité sur Twitter.



Rapports sectoriels (ferroviaire, autocars,
autoroutes), bilans trimestriels et synthèses des
consultations publiques, retrouvez les principales
publications de l'Autorité
et de son Observatoire des transports
et de la mobilité sur autorite-transports.fr



Retrouvez la base des avis
et décisions de l'Autorité
sur le site internet
autorite-transports.fr/avis-et-decisions



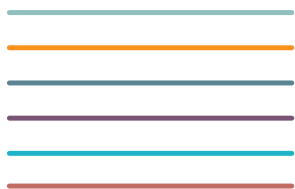
Retrouvez les textes de référence
sur autorite-transports.fr/les-textes-de-reference/



Consultez le glossaire des secteurs régulés
par l'Autorité sur autorite-transports.fr/glossaire/



Ce rapport a pour vocation d'informer le gouvernement,
le Parlement, les acteurs des secteurs régulés
et le public des activités de l'ART.



Tour Maine Montparnasse

33, avenue du Maine - BP 48 - 75755 Paris Cedex 15

Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

Siège

48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2

Tél. +33 (0)2 43 20 64 30

 @ART_transports

Retrouvez toute l'actualité, les avis
et décisions, les textes de référence
et les publications de l'Autorité
sur le site internet

autorite-transports.fr