

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2022

Construire une régulation
performante au service
des usagers et de la mobilité

TOME 2

**Toute l'activité
par secteur**

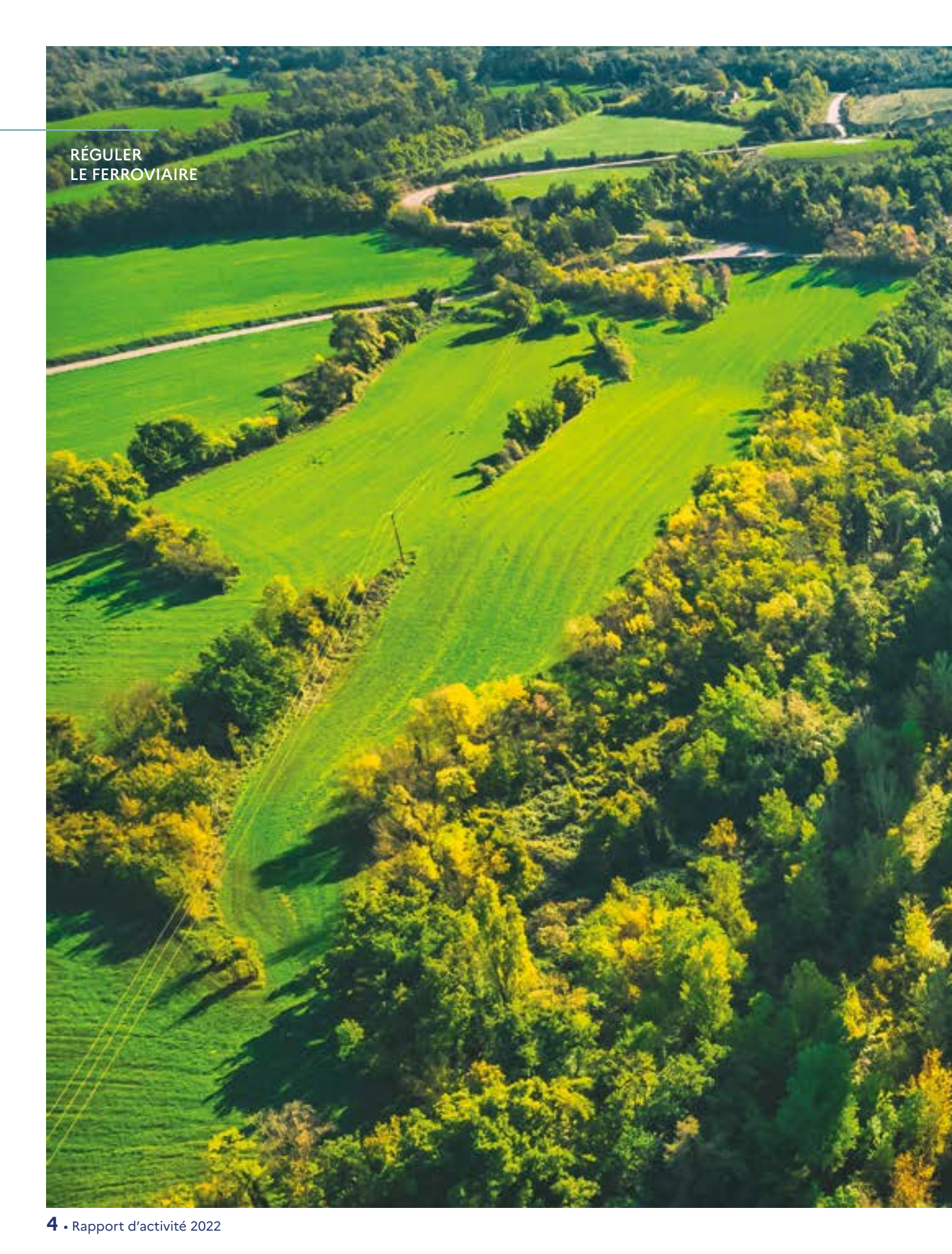


SOMMAIRE

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2022

1.	Réguler le ferroviaire	P.04
2.	Réguler les transports urbains en Île-de-france	P.46
3.	Réguler et contrôler les concessions d'autoroutes	P.56
4.	Réguler les autocars et l'accès aux gares routières	P.84
5.	Réguler les plus grands aéroports français	P.100
6.	Réguler les données et services numériques de mobilité	P.122
7.	L'action européenne en 2022	P.138
	Annexes	P.146

An aerial photograph of a lush green landscape. A railway line with overhead power lines runs diagonally from the bottom left towards the center. The landscape is a mix of vibrant green fields and dense forests with trees showing early autumn colors in shades of yellow and orange. A winding road or path is visible in the upper part of the image. The overall scene is bright and sunny, with long shadows cast by the trees.

RÉGULER
LE FERROVIAIRE



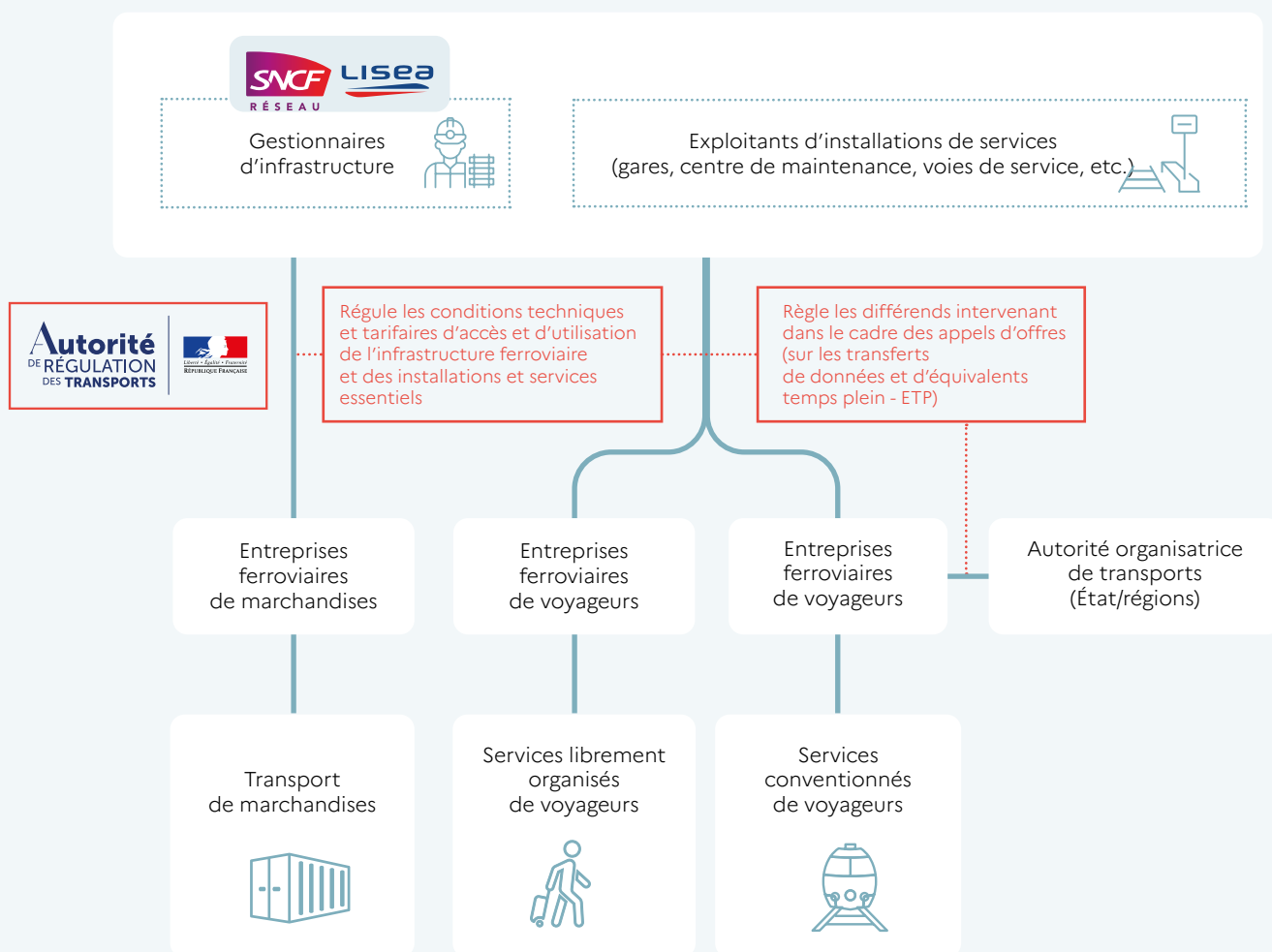
01

RÉGULER LE FERROVIAIRE

PANORAMA

En 2022, l'ART a activement contribué, à travers ses avis, consultatifs ou juridiquement contraignants, ses rapports, son pouvoir de règlement de différends et le recours à des procédures en manquement, à la création des conditions de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire et au bon fonctionnement du système ferroviaire dans ses dimensions techniques, économiques et financières.

Les différents acteurs du secteur ferroviaire



Le réseau ferré national

Chiffres clés 2021*

70,8 %
de voies électrifiées



27 700 km
de lignes



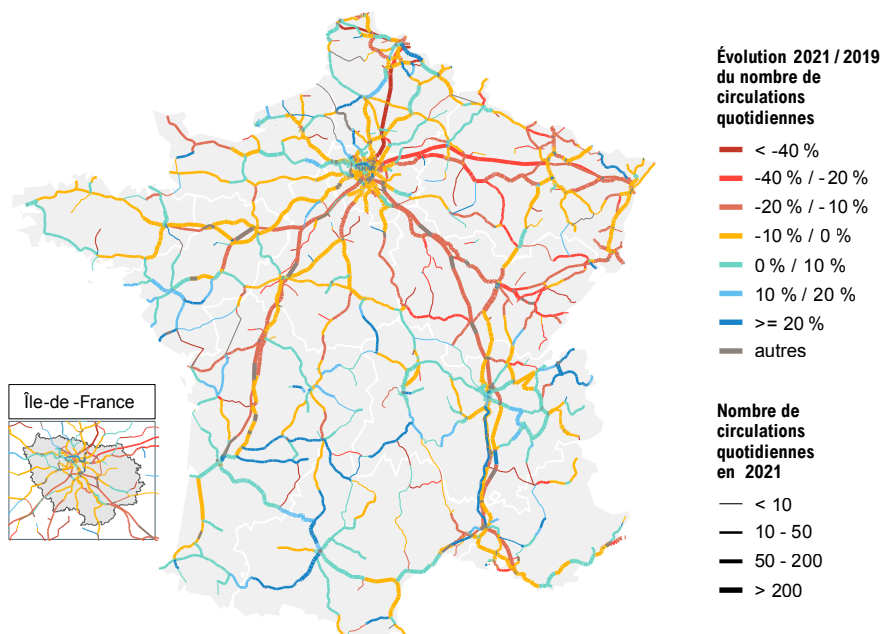
49 110 km
de voies

5,7 Mds €
de revenus perçus
par les gestionnaires
d'infrastructure ferroviaire



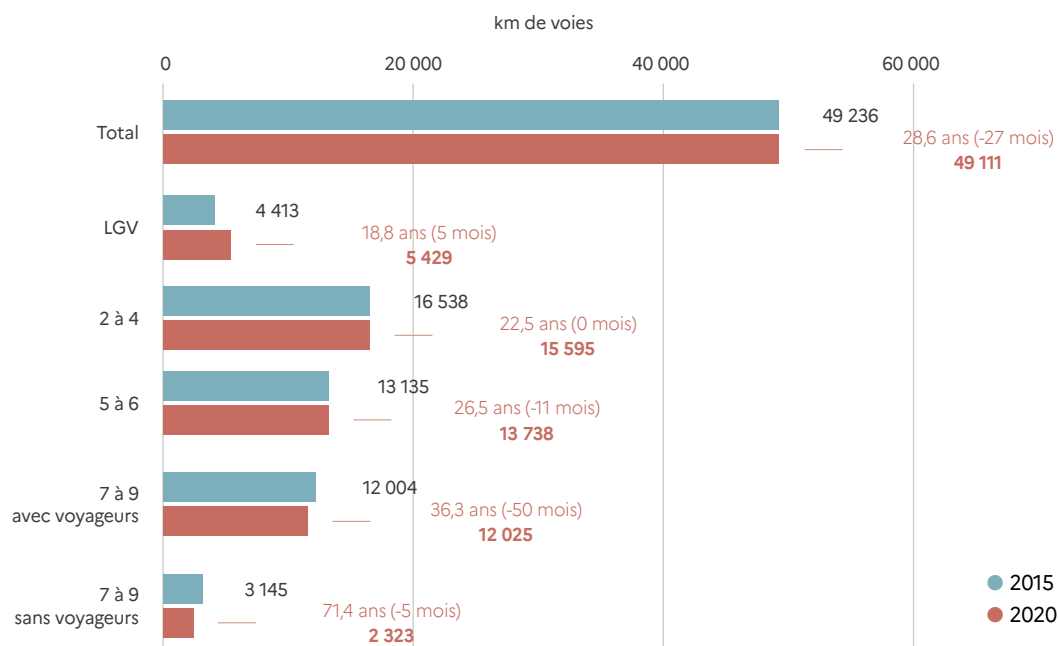
*Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Densité de circulations des lignes ferroviaires



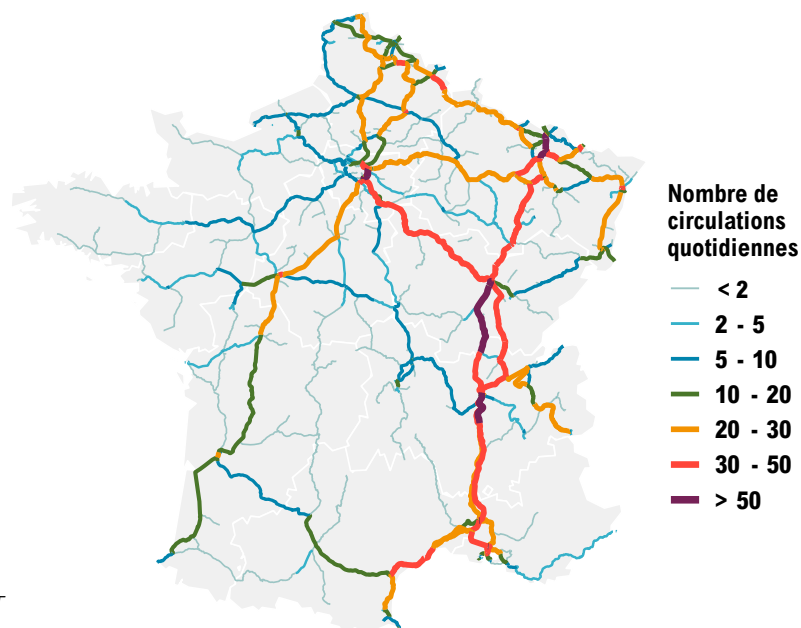
Source : ART

Longueur et âge des voies par catégorie SNCF Réseau

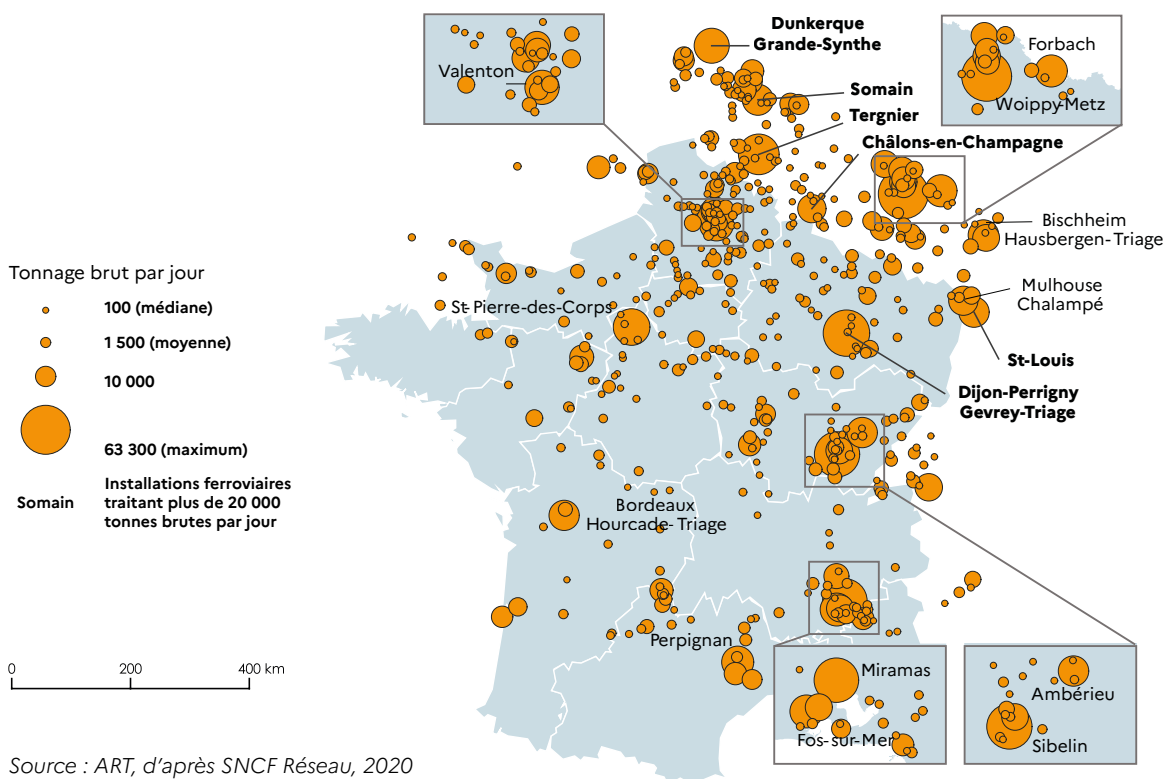


Le transport de marchandises

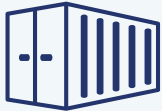
Desserte du transport de marchandises en 2021



Origine et destination des marchandises transportées par voie ferrée



Chiffres clés 2021*

36 
Mds de tonnes.km
transportées dont 39 %
de transport combiné**

1,1  Md €
de recettes directes
issues du trafic
de fret sur le réseau
ferré national

* Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

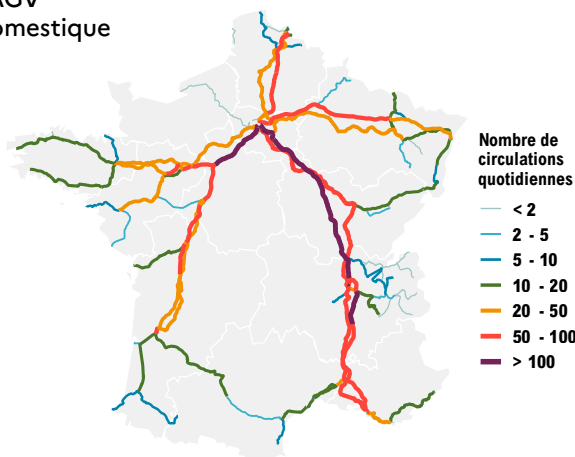
** Le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres (source : ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires).

Le transport de voyageurs

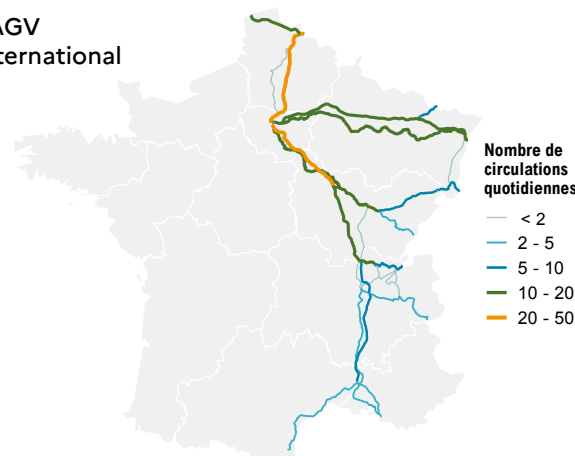
Les services librement organisés

Desserte des services librement organisés en 2021

TAGV
domestique



TAGV
international



Note : TAGV = train apte à la grande vitesse

Source : ART

Chiffres clés 2021*

Services librement organisés
& services conventionnés

74 Mds
de passagers



12,2 Mds €
de revenus
pour les entreprises
ferroviaires de transport
de voyageurs



9 €
de recettes
commerciales
par passager aux 100 km

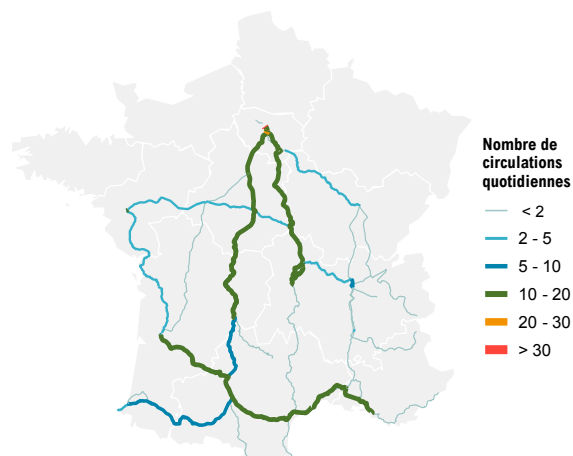


* Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

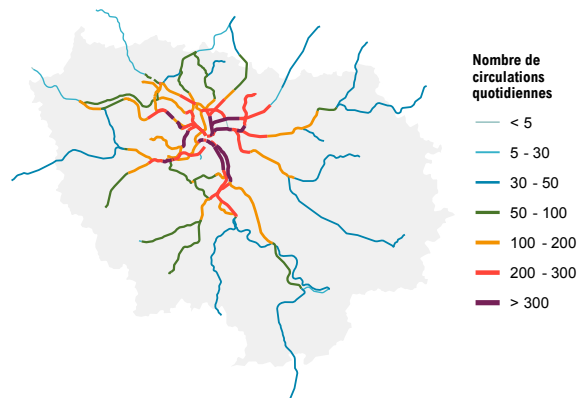
Les services conventionnés

Desserte des services conventionnés en 2021

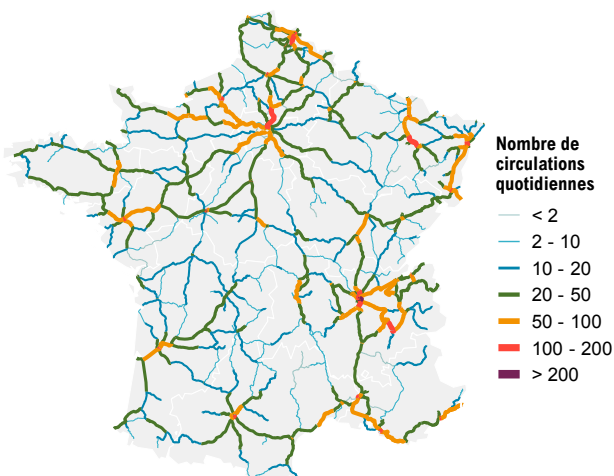
Intercités



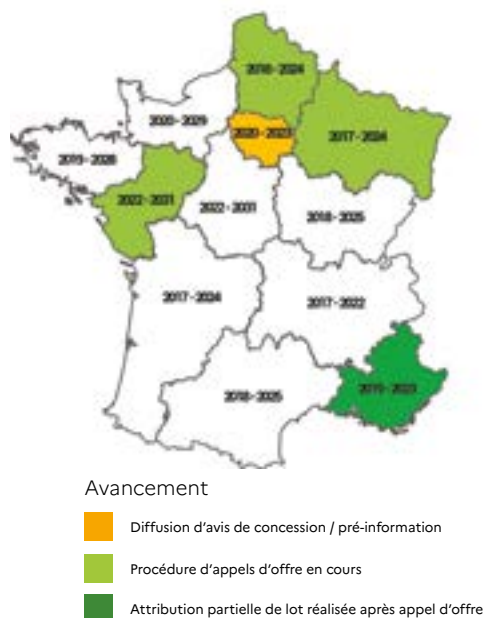
Transilien



TER



Conclusion de contrats pour les services conventionnés de services ferroviaires régionaux



Note : Situation au 31 décembre 2022.

Source : ART

Source : ART

L'ART veille au bon fonctionnement du système ferroviaire et crée les conditions d'une ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs effective et réussie, favorisant ainsi le développement du mode ferroviaire. Elle permet aux entreprises ferroviaires et aux usagers du train de bénéficier d'un meilleur rapport qualité-prix et favorise la possibilité d'un report modal des services de transport de marchandises vers le rail, concourant ainsi à la transition écologique.

En 2022, l'ART a œuvré à améliorer les conditions tarifaires de l'accès des entreprises ferroviaires aux infrastructures essentielles telles que le réseau, les gares, les centres d'entretien, etc. À travers ses décisions, avis et études, elle a agi en faveur d'une tarification de l'accès aux infrastructures essentielles économiquement justifiée, qui incite à leur utilisation optimale. Elle a formulé un certain nombre de recommandations relatives à l'amélioration de la structure tarifaire des péages ferroviaires, qui ont été largement reprises par SNCF Réseau dans sa proposition tarifaire publiée en décembre 2022 pour les péages sur la période allant de 2024 à 2026.

La performance et la qualité des services rendus aux entreprises ferroviaires et aux voyageurs dépendent très largement de celles de l'accès aux infrastructures essentielles, l'ART a contribué à abaisser les freins et barrières opérationnels à l'entrée et à promouvoir une gestion performante des infrastructures essentielles. À travers ses travaux, comme la deuxième édition de son étude sur l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport de voyageurs ou celle sur les systèmes de sécurité dont doivent être équipés les trains pour circuler sur les lignes à grande vitesse, frein majeur à l'entrée sur le marché français, l'ART a élaboré des diagnostics objectifs et précis et a formulé des recommandations ciblées visant à ancrer les actions requises pour améliorer la performance du système ferroviaire.



Réguler les redevances ferroviaires au moyen de signaux-prix pertinents pour encourager l'usage optimal du réseau

La régulation des tarifs d'accès au réseau ferroviaire, aux gares et aux autres installations de service, mission historique de l'ART, met les entreprises ferroviaires de voyageurs et de fret en situation d'accéder aux infrastructures essentielles à des tarifs économiquement justifiés, favorisant un usage optimal de celles-ci.

Améliorer la soutenabilité des tarifs d'accès au réseau

Dans un contexte inflationniste marqué par une hausse inédite des coûts, l'ART a veillé à ce que les redevances d'utilisation du réseau pour les horaires de service 2024 à 2026 soient économiquement justifiées et encouragent un usage plus dense du réseau en accompagnant la mise en place, par SNCF Réseau, d'une nouvelle structure tarifaire.

Le contrôle des redevances d'utilisation du réseau par les entreprises ferroviaires

Le contrôle, par le régulateur, de la tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire proposée par SNCF Réseau vise à assurer un niveau final des péages économiquement justifié et une structure tarifaire permettant

une utilisation effective et optimale du réseau.

La proposition tarifaire de SNCF Réseau pour les péages d'utilisation du réseau ferroviaire pour les horaires de service 2024-2026, publiée en décembre 2022, comprend une hausse moyenne de 8 % entre 2023 et 2024 en réponse au contexte inflationniste et à l'objectif d'amélioration de la couverture des coûts liés à la gestion du réseau par les péages ferroviaires porté par le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030. Cette forte hausse prévue renforce encore la spécificité française d'un niveau de péages ferroviaires déjà parmi les plus élevés d'Europe (voir *Focus*).

Dans son avis du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national, géré par SNCF Réseau, pour les horaires de service 2024 à 2026¹, l'ART a approuvé, dans leur très grande majorité, les tarifs des péages d'utilisation de l'infrastructure proposés par SNCF Réseau, à deux exceptions près :



- dans le cas de six autorités organisatrices de transports (AOT) sur treize – Bourgogne-Franche-Comté, Bretagne, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur – l'ART a estimé que les prévisions de trafic des services conventionnés retenues par SNCF Réseau pour calibrer le montant d'une partie des majorations tarifaires (les redevances de marché) n'avaient pas fait l'objet d'une concertation suffisante avec les AOT et a ainsi demandé à SNCF Réseau d'assurer cette concertation avant une nouvelle saisine, devant intervenir sous trois mois à compter de la notification de l'avis conforme de l'ART ;
- s'agissant des redevances particulières destinées à couvrir les coûts de projets spécifiques à certaines parties du réseau ferroviaire, applicables aux seuls services ferroviaires qui circulent sur ces parties du réseau, l'ART a émis un avis défavorable du fait de l'application d'une indexation non justifiée au regard de l'évolution des coûts propres aux projets concernés.

1. Avis n° 2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

La spécificité française d'un niveau de péages ferroviaires élevé



En France, l'option choisie par les pouvoirs publics est de faire reposer le financement de l'infrastructure ferroviaire pour une large partie sur ses utilisateurs plutôt que sur les contribuables, engendrant ainsi des niveaux de péage parmi les plus élevés d'Europe. À l'inverse, de nombreux pays européens ont décidé de ne faire supporter aux entreprises ferroviaires que le coût directement lié à la circulation des trains, tandis que les coûts fixes de l'infrastructure sont financés par l'impôt. Pour ceux mettant, au contraire, les entreprises ferroviaires à contribution pour financer les coûts fixes via des « majorations tarifaires » venant s'ajouter aux redevances permettant la couverture des coûts directement liés à la circulation des trains, la part relative des concours publics à la couverture de l'ensemble des coûts liés à la gestion du réseau est plus élevée qu'en France. Cette situation entraîne ainsi des niveaux de redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sensiblement supérieurs à ce qui se pratique ailleurs en Europe pour les services librement organisés de transport de voyageurs.

La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, qui encadre notamment les règles de tarification et prévoit une régulation ferroviaire en Europe, pose le principe d'une tarification de l'utilisation de l'infrastructure reposant sur les coûts variables directement liés à la circulation des trains sur le réseau. La directive précise également quels sont les services qui sont considérés comme indispensables afin que les entreprises ferroviaires soient en capacité de faire circuler des trains sur le réseau ferré français, services qui sont appelés « prestations minimales » et que SNCF Réseau doit fournir de manière non discriminatoire (utilisation de l'infrastructure ferroviaire, traitement des demandes de capacités, contrôle de la circulation des trains, etc.). Le système de tarification de ces prestations minimales doit permettre au gestionnaire de l'infrastructure de commercialiser les capacités de l'infrastructure disponibles et d'en faire « une utilisation effective et optimale ».

SUITE...

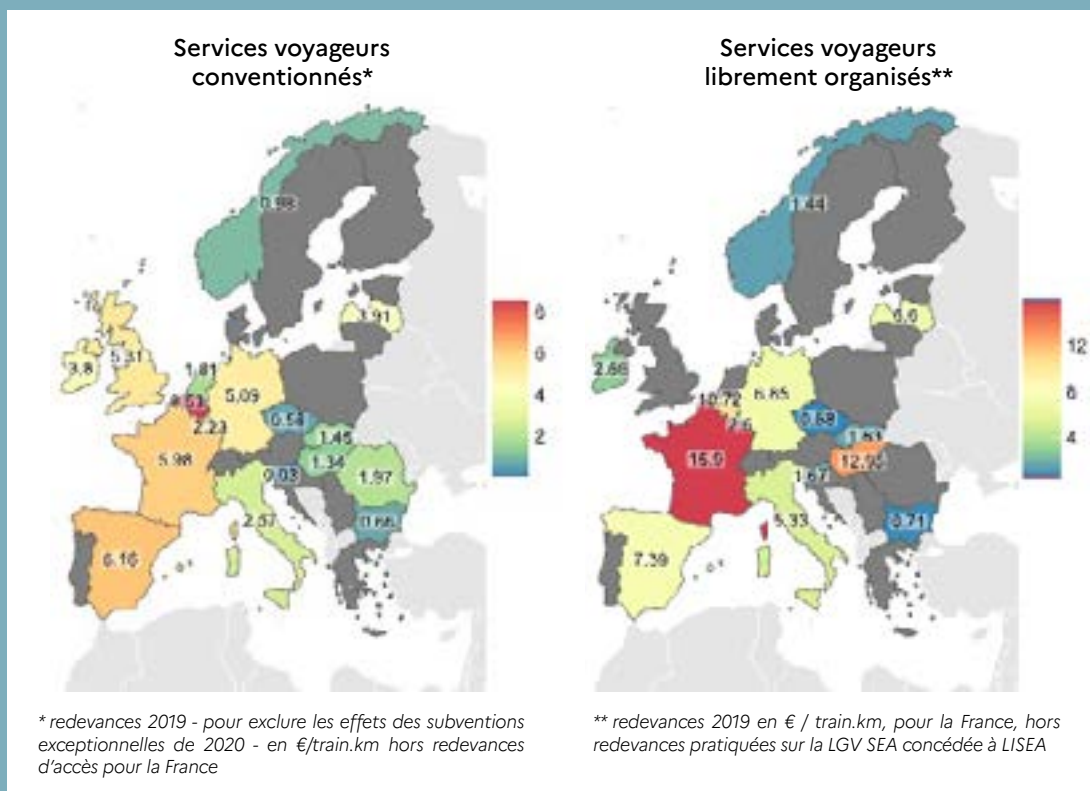
Une telle tarification, fondée sur les coûts variables directement liés à la circulation des trains sur le réseau, ne permettant pas d'assurer la couverture des coûts fixes supportés par le gestionnaire d'infrastructure, qui représentent près de 90 % du coût complet du réseau, deux possibilités sont offertes aux États membres par la directive :

- un État peut « si le marché s'y prête », instaurer des majorations tarifaires « afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure » ;
- le financement de l'infrastructure peut être complété par des concours publics.

La forte hausse des péages prévue sur les horaires de service 2024-2026 renforce encore la spécificité française d'un niveau de péages déjà parmi les plus élevés d'Europe. Dans son avis du 8 février 2022 sur le projet de contrat de performance², l'ART relevait que les trajectoires dynamiques et volontaristes des péages ferroviaires que ce dernier prévoyait traduisaient le choix effectué par les pouvoirs publics, dont le régulateur a pris acte, de faire supporter la couverture de l'ensemble des coûts du gestionnaire d'infrastructure par les utilisateurs du réseau, contrairement à ce qui se pratique majoritairement ailleurs en Europe. L'ART appelait ainsi SNCF Réseau à faire évoluer la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour en garantir la soutenabilité pour les entreprises ferroviaires.

.....

À la différence de la plupart des autres pays européens, la France a décidé de faire financer le réseau ferroviaire principalement par ses utilisateurs



Source : IRG Rail 2020

2. Avis n° 2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

Encourager un usage plus dense du réseau par la mise en place d'une nouvelle structure tarifaire par SNCF Réseau

Sous l'impulsion du régulateur, SNCF Réseau a procédé à une refonte en profondeur de la structure des péages ferroviaires pour le cycle tarifaire 2024-2026, qui améliore nettement la pertinence des signaux économiques envoyés aux utilisateurs du réseau. Ces signaux permettront ainsi d'assurer une utilisation plus effective et plus optimale du réseau, conformément aux dispositions juridiques applicables.

“
SNCF Réseau a procédé à une refonte de la structure des péages ferroviaires, qui améliore la pertinence des signaux économiques envoyés aux utilisateurs du réseau.

S'agissant des services librement organisés, SNCF Réseau a fait évoluer la structure tarifaire afin de mieux prendre en compte la capacité contributive des différents segments du marché aval, notamment en modulant les péages ferroviaires selon la capacité des trains et le niveau de service offert à bord.

S'agissant des services conventionnés, SNCF Réseau a refondu la tarification autour d'une structure à deux composantes (dit tarif « binôme » ou « binomial ») :

- d'une part, une composante fixe visant à assurer la couverture des coûts fixes liés à la mise à disposition d'une capacité sur le réseau ferroviaire, se décomposant en une redevance de marché (RM) forfaitaire acquittée par les AOT, et une redevance d'accès (RA), également forfaitaire, acquittée par l'État et, dans le cas de l'Île-de-France, par Île-de-France Mobilités ;
- d'autre part, une composante variable visant à assurer la couverture des coûts variables directement liés aux circulations ferroviaires, se décomposant en une redevance de circulation (RC) et une redevance de circulation électrique (RCE).

Cette structure tarifaire garantit, par construction, qu'aucune circulation capable d'acquitter au moins le coût qui lui est directement imputable n'est écartée de l'utilisation du réseau.

La proposition tarifaire de SNCF Réseau pour le cycle 2024-2026 est profondément remaniée par rapport à celle des horaires de service 2021-2023

Redevance	Services librement organisés de transport de voyageurs	Services conventionnés de transport de voyageurs	Services de transport de fret
Redevance de circulation	Redevance déterminée en fonction du trafic et du tonnage circulés, mise à jour à la suite des nouvelles estimations des coûts directement imputables		Redevance déterminée en fonction du trafic par classe de tonnage mise à jour à la suite des nouvelles estimations des coûts directement imputables
Redevance de circulation électrique	Redevance déterminée en fonction du trafic électrifié circulé et mise à jour à la suite des nouvelles estimations des coûts directement imputables spécifiquement liées à la maintenance et au renouvellement des installations électriques		
Redevance de marché	Évolution majeure de la segmentation sur les lignes à grande vitesse Pas de changement sur les lignes classiques	Mise en place d'un forfait acquitté par l'autorité organisatrice de transport dans le cadre de la mise en place d'une tarification binomiale	
Redevance d'accès		Pas de changement	

Les tarifs d'accès aux gares : encourager un usage optimal des gares au moyen de signaux-prix pertinents

Le document de référence des gares, qui comprend les tarifs des prestations fournies en gare et les conditions techniques et opérationnelles pour l'utilisation de celles-ci, publié par SNCF Gares & Connexions au titre de l'horaire de service 2022, constitue la première étape d'un processus de refonte du modèle économique de la tarification des gares de voyageurs, initié sous l'impulsion de l'ART. Il doit conduire à une amélioration de la pertinence économique des signaux-prix émis par la tarification de l'accès aux gares de voyageurs. SNCF Gares & Connexions a posé en 2022 les jalons de cette refonte tarifaire dans un programme de travail engageant.

L'ART a approuvé les tarifs des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2022 dans son avis du 26 juillet 2022³. Cet avis favorable, malgré certaines réserves, a été principalement motivé par les améliorations introduites par SNCF Gares & Connexions :

- ✓ des tarifs plus représentatifs de la nature et du niveau des services rendus dans les gares de voyageurs ;
 - par exemple, la tarification de la prestation d'assistance aux passagers handicapés ou à mobilité réduite fait désormais l'objet d'une facturation distincte des autres services de base, en fonction du volume de prestations réalisées, démontrant une meilleure adéquation entre le niveau des services rendus et leur facturation.

- ✓ Une meilleure lisibilité et une plus grande robustesse des calculs des loyers des locaux occupés par les entreprises ferroviaires dans les gares ;
 - pour que des espaces ou locaux en gare soient mis à leur disposition, les transporteurs doivent s'acquitter d'une redevance d'occupation. L'ART ayant jugé que la méthodologie de fixation de ces niveaux de redevances pouvait être affinée, SNCF Gares & Connexions a fait le choix de la réformer dans son document de références des gares 2022. Le gestionnaire des gares a mis en place une méthodologie de tarification des loyers régulés qui s'appuie davantage sur des références reconnues pour les prix de marché de l'immobilier commercial et de l'immobilier de bureau. La tarification des loyers régulés a gagné en pertinence, en vue d'un usage optimal des surfaces disponibles.

Les avancées méthodologiques présentées par SNCF Gares & Connexions constituent les premiers pas d'un projet de réforme plus large du modèle tarifaire des gares de voyageurs. Le régulateur a considéré que ces progrès devaient être poursuivis pour les horaires de service 2023 et 2024, avec notamment la mise en œuvre :

- ✓ d'une évolution des règles d'allocation des coûts des gares entre les entreprises ferroviaires destinée à assurer un usage plus optimal et équitable de ces infrastructures ;
- ✓ d'une tarification binomiale (part fixe et part variable) de l'accès aux gares de voyageurs, visant à mieux refléter la structure des coûts des gares et favoriser un signal-prix économiquement pertinent.

3. Avis n° 2022-057 du 26 juillet 2022 relatif aux redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2022.

Maîtriser les tarifs d'accès aux autres installations de service et aux prestations de sûreté en incitant les opérateurs à l'efficacité

En 2022, l'ART a poursuivi son action en faveur de l'amélioration des conditions tarifaires d'accès aux installations de service et aux prestations qui y sont proposées, ainsi qu'aux prestations de sûreté offertes par la SNCF.

Des engagements pris par différents exploitants d'installations de service et par la direction de la sûreté de la holding SNCF permettent d'envisager une amélioration continue des tarifs proposés qui, au-delà de s'appliquer de manière transparente et équitable, doivent inciter à un usage effectif et optimal de ces installations et services, au bénéfice de l'ensemble des acteurs qui ont besoin d'y accéder.

Dans ses différents avis conformes sur la tarification des prestations fournies dans les installations de service et des prestations de sûreté, l'ART s'est attachée à promouvoir un accès à un niveau tarifaire économiquement justifié pour les utilisateurs, en incitant les entreprises fournisseuses à l'efficacité :

- s'agissant des tarifs d'accès aux **installations d'entretien des matériels roulants** de SNCF Voyageurs et de Fret SNCF⁴, l'ART a validé les tarifs proposés pour les horaires de service 2022 et 2023, qui intègrent la prise en compte de facteurs de productivité ;

→ en s'engageant à améliorer leur productivité, les entreprises ferroviaires qui fournissent des prestations régulées rapprochent leurs tarifs de ceux proposés par des opérateurs dans un marché concurrentiel. Ainsi, les recommandations formulées par l'ART dans ses avis précédents ont permis à SNCF Voyageurs et Fret SNCF d'envisager des gains d'efficacité grâce à une meilleure productivité rattachée à leurs activités.

- S'agissant des tarifs d'accès aux **voies de service** de SNCF Réseau, pour le **stationnement des trains ou le triage des trains de marchandises**⁵, si l'ART a validé la quasi-totalité des tarifs proposés pour l'horaire de service 2023, elle a

“

L'ART a poursuivi son action en faveur de l'amélioration des conditions tarifaires d'accès aux installations de service.

toutefois relevé la faiblesse des indicateurs de performance et de qualité de service proposés par SNCF Réseau et demandé à ce dernier de définir un programme de travail transparent, complet et engageant fondant la mise en place d'une démarche d'amélioration continue de la qualité de service, assorti d'indicateurs en mesurant la progression ;

→ ce programme de travail vise à permettre un traitement plus efficace des demandes de services jusqu'à leur acceptation et une plus grande cohérence entre les moyens techniques et humains déployés avec les besoins exprimés par les opérateurs.

4. Avis n° 2022-004 du 20 janvier 2022 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2022 et 2023 et avis n° 2022-047 du 7 juillet 2022 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2022 et 2023.

5. Avis n° 2022-017 du 8 mars 2022 et avis n° 2022-081 du 10 novembre 2022 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2023.

• S'agissant des tarifs des **prestations de sûreté**, la première saisine par la SNCF des tarifs au titre de l'année 2021 avait fait l'objet d'un avis défavorable de l'ART⁶, du fait de l'absence de prise en compte de la notion d'opérateur efficace⁷ prévue réglementairement dans l'élaboration de sa tarification. Finalement, la seconde proposition tarifaire pour l'année 2021 et la proposition tarifaire pour l'année 2022 soumises par la SNCF ont fait l'objet d'un avis favorable de l'ART⁸, puisque la SNCF a suivi les recommandations du régulateur et s'est engagée dans un programme de travail qui permet d'assurer l'intégration d'une référence aux coûts d'un opérateur efficace pour fonder les tarifs des prestations de sûreté ;

→ par les remarques contenues dans son avis défavorable initial, l'ART a permis une diminution des tarifs des prestations de sûreté : le tarif validé par l'ART en janvier 2022 pour l'horaire de service 2021 s'établit à 83,46 €, alors que la SNCF avait initialement proposé un tarif de 84,51 € par heure. Cela correspond à une baisse de 1,2 %, au bénéfice des clients des prestations et sans impact sur les moyens d'action dont dispose le service interne de la SNCF pour accomplir ses missions. Le programme de travail mis en place par la SNCF dans sa proposition tarifaire pour l'année 2022 en réponse aux recommandations de l'ART

est également une manière d'inciter à une optimisation des coûts de la sûreté, notamment par une définition de la notion d'opérateur efficace.

83,46 €

le tarif validé par l'ART pour l'horaire de service 2021 s'établit à 83,46 €, en baisse par rapport à la proposition initiale de la holding SNCF (84,51 € par heure)



6. Avis n° 2021-050 du 30 septembre 2021 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2021.

7. Notion introduite par le décret n° 2021-598 du 14 mai 2021 relatif aux conditions de fourniture des prestations de sûreté par les services internes de sécurité de la SNCF et de la Régie autonome des transports parisiens et complétant la liste des décisions individuelles prises par le ministre chargé de la transition écologique pour les horaires de service ultérieurs.

8. Avis n° 2022-003 du 20 janvier 2022 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2021 et avis n° 2022-046 du 7 juillet 2022 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2022.

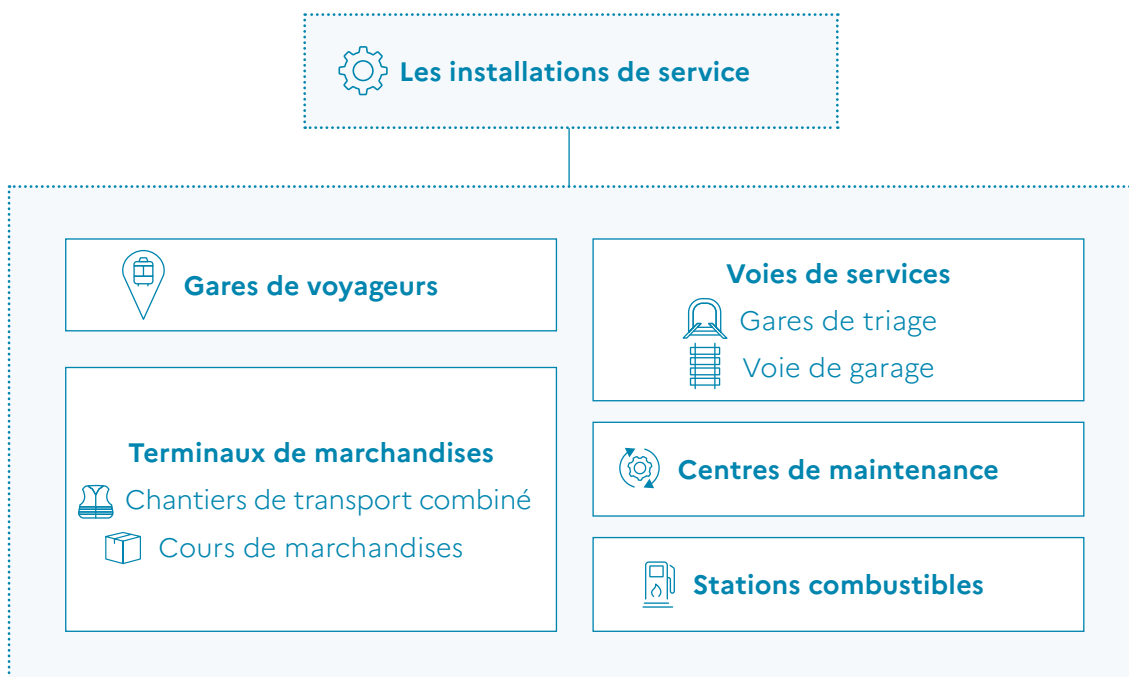
Le saviez-vous ?

Qu'est-ce qu'une installation de service ?

Les installations de service recouvrent l'ensemble des installations fixes qui permettent la circulation des trains. Elles comprennent les gares de voyageurs, les installations d'entretien du matériel roulant ferroviaire, les voies de stationnement, les voies de triage des trains de marchandises, les terminaux de marchandises, etc. Elles sont autant de nœuds du système ferroviaire, sans lesquelles il n'y aurait pas de service de transport ferroviaire.

L'accès aux installations de service et leur utilisation est au cœur de la production des services ferroviaires. L'ART s'assure que les conditions tarifaires, techniques et opérationnelles d'accès et d'utilisation de ces installations sont transparentes, équitables et non discriminatoires et veille également à ce que les prestations offertes dans ces installations de service le soient au meilleur rapport qualité-prix. Un accès dans de bonnes conditions à ces installations est incontournable pour permettre le développement de la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et, plus largement, un système ferroviaire efficace.

Les installations de service sont essentielles à la fourniture de services de transport ferroviaire



**Contribuer
à la transition
écologique
en favorisant
le développement
du mode ferroviaire**

L'action de régulation de l'ART au service du bon fonctionnement du système ferroviaire favorise le développement de ce mode de transport plus durable. En améliorant les conditions opérationnelles d'accès aux infrastructures essentielles du système ferroviaire et en favorisant l'abaissement des freins et barrières à l'entrée sur le marché, l'ART a participé au développement du mode ferroviaire, levier de la transition écologique des transports.

Améliorer les conditions opérationnelles d'accès aux infrastructures essentielles du système ferroviaire

L'ART a formulé en 2022 un certain nombre de recommandations pour améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service gérés par SNCF Réseau. D'autres recommandations visaient spécifiquement le développement du fret ferroviaire, secteur clé pour la décarbonation des transports.

La formulation de recommandations pour améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service gérés par SNCF Réseau

L'ART publie chaque année un avis motivé sur la partie non tarifaire du document de référence de SNCF Réseau, c'est-à-dire sur les conditions techniques et opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service.



Dans son avis du 10 février 2022 relatif à l'horaire de service 2023⁹, l'ART a dressé un panorama des barrières opérationnelles subsistant et formulé des recommandations pour les abaisser.

Elle a émis 21 recommandations visant une amélioration de l'accès opérationnel au réseau pour les entreprises exploitantes et une fluidification du fonctionnement global du système ferroviaire. S'agissant, par exemple, des conditions opérationnelles d'accès des matériels roulants à l'infrastructure et des personnels aux installations ferroviaires, le régulateur a émis un certain nombre de recommandations relatives :

01 à la compatibilité technique de l'accès des matériels roulants à l'infrastructure ferroviaire ;

→ L'ART a recommandé à SNCF Réseau de poursuivre ses travaux visant à faciliter la vérification de la compatibilité du matériel roulant avec l'infrastructure, par exemple en renforçant la transparence de la tarification des prestations qu'elle peut fournir aux entreprises ferroviaires pour les accompagner dans ce processus.

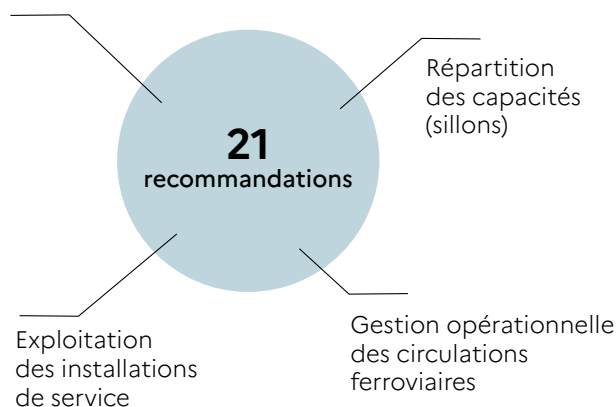
→ L'ART a recommandé à SNCF Réseau d'actualiser, compléter et améliorer le traitement des demandes d'organisation des essais sur le réseau ferroviaire, pour permettre aux opérateurs ferroviaires d'adapter efficacement leur matériel roulant lors de la mise en service de nouvelles installations sur l'infrastructure.

02 aux conditions d'accès des personnels des entreprises ferroviaires aux sites de l'infrastructure et des installations de service.

→ L'ART a réitéré dans cet avis sa demande à SNCF Réseau de mettre en place des conditions d'accès plus équitables et transparentes des personnels de toutes les entreprises ferroviaires aux installations qu'elle gère.

L'ART a émis 21 recommandations pour l'amélioration des conditions opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service gérés par SNCF Réseau réparties entre les quatre processus industriels

Conditions opérationnelles d'accès à des matériels roulants à l'infrastructure et des personnels aux installations ferroviaires



Source : ART

9. Avis n° 2022-011 du 10 février 2022 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2023.

Agir spécifiquement en faveur du développement du fret ferroviaire, secteur clé pour la décarbonation des transports

Dans le cadre d'avis, d'études ou de contentieux, le régulateur a formulé des recommandations spécifiques pour le fret ferroviaire dont le développement peut encourager un report modal depuis le transport routier de marchandises vers le rail, moins émetteur en gaz à effet de serre.

D'une part, dans le cadre d'un règlement de différends opposant SNCF Réseau à des entreprises de fret ferroviaire, l'ART a prononcé des injonctions à l'égard du gestionnaire de l'infrastructure de nature à améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau.

Après avoir été saisie par des opérateurs ferroviaires de fret (Captrain France, T3M, Europorte France et Régiorail) concernant des difficultés techniques et opérationnelles rencontrées par celles-ci pour accéder au réseau, l'ART a rendu une décision de règlement de différends opposant ces entreprises à SNCF Réseau, le 28 juillet 2022¹⁰.

Le régulateur a prononcé des injonctions à l'égard du gestionnaire de l'infrastructure et formulé des recommandations pour améliorer les conditions opérationnelles d'accès par les entreprises de fret, articulées autour des trois problématiques suivantes :



“
L'ART a enjoint à SNCF Réseau de mettre en place un mécanisme incitatif pénalisant l'absence d'utilisation effective de sillons initialement réservés pour la réalisation de travaux et non restitués.

- les procédures d'allocation des sillons ;
→ Par construction, le processus d'allocation des sillons de SNCF Réseau est plus favorable – car aujourd'hui plus adapté – aux services de transport de voyageurs. En effet, les services de transport de voyageurs se caractérisent par une offre plus prévisible que les activités de fret, qui se matérialisent plus tard pour la réservation de sillons. L'ART a ainsi recommandé à SNCF Réseau de tenir davantage compte des spécificités des services de transport ferroviaire de fret dans l'allocation des sillons de son réseau en privilégiant, lorsque cela est pertinent, certaines plages horaires pour leurs circulations. Par une telle recommandation, l'ART incite SNCF Réseau à faire évoluer la manière dont est élaborée son offre de sillons, pour qu'elle réponde davantage aux besoins du fret ferroviaire et permette ainsi d'augmenter le nombre de circulations de trains de marchandises sur le réseau, étape indispensable au développement de sa part modale ;
- l'encadrement et l'utilisation des capacités de l'infrastructure réservées par SNCF Réseau pour la réalisation de travaux ;
→ par exemple, l'ART a enjoint à SNCF Réseau de mettre en place un mécanisme incitatif pénalisant l'absence d'utilisation effective de sillons initialement réservés pour la réalisation de travaux et non restitués, aux dépens des objectifs d'usage optimal du réseau.
- Les principes d'indemnisation et de réclamation en cas d'erreur du gestionnaire d'infrastructure.

10. Décision n° 2022-059 du 28 juillet 2022 portant règlement des différends opposant Captrain France, T3M, Europorte France et Régiorail à SNCF Réseau concernant les procédures en lien avec l'allocation des sillons, l'encadrement et l'utilisation des capacités d'infrastructure réservées pour les travaux et les principes et procédures d'indemnisation.

D'autre part, l'ART a formulé des recommandations pour améliorer l'accès opérationnel des entreprises de fret dans le cadre de son avis motivé sur le document de référence de SNCF Réseau pour l'horaire de service 2023.

L'ART a incité SNCF Réseau à prendre des mesures d'amélioration de l'accès opérationnel au réseau des entreprises ferroviaires de transport de marchandises, avec son avis motivé sur le document de référence de SNCF Réseau portant sur l'horaire de service 2023¹¹.

L'un des axes prioritaires mis en avant pour le fret par l'ART dans son avis concerne la **gestion des gabarits¹² par SNCF Réseau**, en particulier s'agissant de services d'autoroutes ferroviaires et de transport combiné rail-route, qui rencontrent encore deux freins majeurs au développement de leur activité :

- **un déficit d'information formalisée et de transparence sur le gabarit de l'infrastructure dont SNCF Réseau a la charge.** L'ART recommande alors la publication d'une cartographie des itinéraires aptes au passage de conteneurs et de remorques utilisés pour le transport combiné, première étape en faveur d'une relance effective du fret ferroviaire ;
- **un problème d'adaptation du gabarit de l'infrastructure aux dimensions spécifiques des convois de fret ferroviaire.** L'ART considère que SNCF Réseau pourrait garantir une meilleure performance du réseau en se saisissant pleinement des actions recommandées par la *Stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire*¹³ quant à l'adaptation de son réseau aux nouvelles dimensions des trains de marchandises.

Contribuer à lever les freins et barrières à l'entrée sur le marché

Afin de lever les freins et barrières à l'entrée sur le marché de services de transport ferroviaire, l'ART a publié en 2022 sa deuxième étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs¹⁴ et une étude sur les systèmes de sécurité dont doivent être équipés les trains pour circuler sur les lignes à grande vitesse, frein majeur à l'entrée sur le marché¹⁵.

La formulation de recommandations visant à lever les freins et barrières à l'entrée sur le marché, dans l'édition 2022 de l'étude de l'ART sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs

11. Avis n° 2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

12. Largeur et hauteur maximales admises pour les trains en circulation sur le réseau, garantissant que leurs dimensions sont bien calibrées au réseau et aux installations ferroviaires pour éviter tout accident.

13. Cette stratégie a été approuvée par le décret n° 2022-399 du 18 mars 2022 et répond à un objectif de doublement de la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030, inscrit dans l'article 131 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

14. Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, février 2022.

15. Étude sur « les équipements de sécurité embarqués, à l'heure de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport sur les lignes à grande vitesse », juillet 2022.



L'ART a publié l'édition 2022 de son étude¹⁶, dans laquelle elle dresse un état des lieux des conditions d'accès au système ferroviaire français, identifie les freins persistant à l'entrée sur le marché et formule 39 recommandations à destination des acteurs du système ferroviaire et des pouvoirs publics pour favoriser un développement réussi de la concurrence au bénéfice des usagers.

L'ART encourage les gestionnaires d'infrastructures essentielles du système ferroviaire à améliorer les conditions tarifaires d'accès à celles-ci.

 **Les objectifs :** garantir un usage optimal et une meilleure performance du réseau et des installations de service, notamment par un renforcement de l'efficacité des signaux économiques envoyés aux entreprises ferroviaires.

 Les principales recommandations

- 01  Améliorer la structure des redevances d'utilisation du réseau ferroviaire afin de favoriser un usage effectif et optimal de l'infrastructure.
- 02  Améliorer la stabilité, la prévisibilité et les signaux économiques émis par la tarification de l'accès aux installations de service afin d'en permettre un usage effectif et optimal, adapté aux besoins du marché.
- 03  Fonder le niveau des redevances d'accès aux infrastructures essentielles sur des coûts de gestion de l'infrastructure optimisés pour inciter les gestionnaires à la performance.

L'ART incite les gestionnaires d'infrastructures essentielles du système ferroviaire à améliorer l'accès opérationnel à celles-ci.

 **Les objectifs :** simplifier l'accès opérationnel au réseau ferroviaire et aux installations de service.

 Les principales recommandations

- 01  Faire évoluer la structuration et la répartition des sillons sur le réseau vers un processus plus transparent, plus normatif et plus stable pour gagner en efficacité.
- 02  Moderniser la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferroviaire.
- 03  Améliorer la transparence et la lisibilité des modalités d'accès aux installations de service.

L'ART formule des recommandations pour améliorer la gouvernance et le cadre stratégique dans lequel s'inscrit l'action des gestionnaires d'infrastructures essentielles.

 **Les objectifs :** renforcer l'indépendance organisationnelle et décisionnelle de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions pour assurer des conditions d'accès compatibles avec l'arrivée d'opérateurs ferroviaires alternatifs et écarter tout risque concurrentiel.

 Les principales recommandations

- 01  Renforcer l'indépendance de SNCF Réseau.
- 02  Renforcer l'indépendance de SNCF Gares & Connexions dans ses missions de gestionnaire unique des gares, vis-à-vis des autres entités du groupe réalisant des prestations commerciales en gare, en particulier SNCF Voyageurs¹⁷.
- 03  Développer au sein des contrats qui lient les deux gestionnaires d'infrastructures essentielles à l'État et/ou à travers des mesures réglementaires incitatives, un cadre stratégique plus ambitieux, plus précis et plus incitatif à la performance, au bénéfice du système ferroviaire.

16. Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, février 2022.

17. La gestion de certaines gares par SNCF Gares & Connexions repose actuellement sur une forme de délégation des missions de gestionnaire à SNCF Voyageurs.

L'ART formule des recommandations pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services conventionnés de voyageurs.

 **Les objectifs :** faciliter le lancement des appels d'offres et favoriser le rôle d'architecte de services publics de transport ferroviaire de voyageurs joué par les autorités organisatrices de transports dans un contexte d'ouverture à la concurrence.

Les principales recommandations

- 01 Faciliter l'accès des autorités organisatrices de transports aux données pertinentes pour l'attribution concurrentielle de lots de services conventionnés.
- 02 Renforcer la capacité des autorités organisatrices de transports à structurer et piloter les services conventionnés dans un contexte d'ouverture à la concurrence.

L'ART formule des recommandations pour accompagner l'ouverture à la concurrence des services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs.

 **Les objectifs :** faciliter l'arrivée de nouveaux opérateurs et de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs contribuant à une amélioration de l'attractivité du mode ferroviaire liée aux bénéfices attendus de l'ouverture à la concurrence tels qu'un meilleur rapport qualité-prix des services fournis.

Les principales recommandations

- 01 Favoriser le développement de sociétés de location et de gestion de flottes de matériels roulants (ROSCO) ainsi que le développement d'un marché des matériels roulants d'occasion pour les services librement organisés.
- 02 Améliorer l'interopérabilité du réseau de lignes à grande vitesse, en accélérant le déploiement du système de signalisation européen, l'ERTMS, et en mettant en place des dispositions transitoires adaptées.



Favoriser l'accès à l'infrastructure ferroviaire par les nouveaux entrants, notamment les opérateurs européens sur le marché à grande vitesse, par la publication d'une étude sur les équipements de sécurité embarqués

L'entrée de nouveaux acteurs sur le marché des services librement organisés est freinée par le manque d'interopérabilité des réseaux. Ce défaut pénalise tout particulièrement les nouveaux opérateurs souhaitant exploiter des services à grande vitesse, qui doivent concevoir les architectures de sécurité, à bord de leurs trains, adaptées au système ferroviaire français et en assurer la mise en œuvre dans de bonnes conditions, en vue de l'obtention des autorisations requises pour circuler sur le réseau.

L'ART a publié, en juillet 2022, une étude sur « Les équipements de sécurité embarqués, à l'heure de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport sur les lignes à grande vitesse »¹⁸, avec deux objectifs :

- apporter de la transparence et de la lisibilité sur les démarches d'acquisition, d'intégration et d'exploitation des équipements de sécurité embarqués ;
- faciliter l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché ferroviaire français en formulant 18 recommandations concrètes aux acteurs du secteur, regroupées autour de 5 recommandations générales.

Les systèmes de signalisation et de contrôle-commande, au cœur de l'étude de l'ART, jouent un rôle clé pour assurer la sécurité et les performances de l'exploitation d'un réseau ferroviaire. Ces systèmes, qui reposent sur un dialogue entre les trains (équipements embarqués) et l'infrastructure (équipements au sol) permettent de maîtriser les risques en cas d'erreur humaine (fonction « contrôle-commande ») et d'afficher des informations et des consignes directement dans la cabine de conduite (fonction « signalisation » embarquée, indispensable à grande vitesse).

Or ces systèmes de signalisation et de contrôle commande ont historiquement fait l'objet de développements et de déploiements spécifiques dans les différents pays européens, adaptés aux seules contraintes nationales, ce qui freine aujourd'hui l'émergence d'un système ferroviaire européen pleinement interopérable et l'entrée de nouveaux acteurs sur les marchés domestiques.

Bien que les institutions européennes aient fixé un objectif de déploiement d'un système européen unifié de gestion du trafic ferroviaire, l'ERTMS, ce frein à l'interopérabilité des réseaux et à l'entrée de nouveaux opérateurs risque de perdurer dans les années qui viennent : le déploiement de l'ERTMS nécessite en effet des investissements lourds, si bien que les systèmes historiques nationaux resteront encore incontournables pendant plusieurs décennies. Le déploiement de l'ERTMS en France apparaît toutefois en retard par rapport aux réseaux ferrés des pays voisins, et sera vraisemblablement très progressif.

Dans ces conditions, la mise en œuvre, à tout le moins, de la solution transitoire prévue par les textes européens pour assurer l'interopérabilité des réseaux revêt une importance toute particulière. Celle-ci repose sur la mise à disposition, au niveau des équipements embarqués, de modules de transmission spécifiques¹⁹ ou, à défaut, l'adoption de mesures d'atténuation, visant à faciliter les circulations des trains d'autres opérateurs européens sur des infrastructures équipées des systèmes de sécurité nationaux historiques.

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que l'ERTMS ?

L'ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) est le système européen de gestion de trafic des trains. L'ERTMS est conçu pour remplacer les différents systèmes de signalisation ferroviaire existant - plus d'une trentaine à travers l'Europe ! – par un système unique qui permette aux trains et aux voyageurs de circuler de façon ininterrompue et en toute sécurité entre différents pays. Cela favorisera la compétitivité du secteur ferroviaire et une mobilité plus durable.

18. Étude sur « les équipements de sécurité embarqués, à l'heure de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport sur les lignes à grande vitesse », juillet 2022.

19. Un module de transmission spécifique (STM) est une version d'un système de sécurité de classe B (SSCB) bord qui permet un interfaçage normalisé avec l'ERTMS et donc à un matériel roulant équipé de l'ERTMS de circuler sur une infrastructure équipée d'un système de classe B.

Or cette solution transitoire n'a pas encore été mise en place en France pour les circulations sur les lignes à grande vitesse, si bien que plusieurs nouveaux entrants souhaitant proposer des services commerciaux sur le marché français ont fait part à l'ART de leurs difficultés à concevoir des architectures de sécurité embarquées adaptées et à en assurer la mise en œuvre dans de bonnes conditions, en vue de l'obtention des autorisations requises.



Face à cette situation très contraignante pour l'ouverture à la concurrence, l'ART a formulé trois principales recommandations.

01 Désigner une entité unique responsable des systèmes de sécurité français pour répondre plus efficacement aux besoins des entreprises ferroviaires souhaitant entrer sur le marché domestique. Les responsabilités en matière de systèmes de sécurité étant réparties entre une multitude d'acteurs, cela rend difficile l'identification du bon interlocuteur par les opérateurs alternatifs à l'entreprise ferroviaire historique.

02 Renforcer la coopération entre l'ensemble des parties prenantes au processus de gestion et de déploiement des systèmes de sécurité ferroviaire français. Les systèmes historiques français ont été développés par une collaboration entre des industriels et la SNCF, lui donnant un avantage comparatif dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Cette approche engendre un obstacle opérationnel d'accès au réseau pour toute entreprise concurrente, qui pourrait être résorbé en favorisant, à court terme, leur accès à l'expertise technique de l'opérateur historique.

03 Accélérer le déploiement de l'ERTMS sur le réseau ferré national et assurer la visibilité des acteurs sur le calendrier. Une bonne visibilité sur le calendrier de déploiement de l'ERTMS et de dépose des systèmes de sécurité historiques permettrait aux opérateurs d'anticiper l'équipement de leurs matériels roulants, ce qui est particulièrement important pour permettre aux exploitants de liaisons internationales à grande vitesse de planifier leur arrivée sur le marché français et au gestionnaire d'infrastructure de mieux gérer ses actifs.

Favoriser une gestion et une utilisation optimales des infrastructures essentielles du système ferroviaire

En 2022, trois leviers spécifiques ont été mobilisés par l'ART pour inciter l'ensemble des acteurs à une gestion et une utilisation plus optimale du réseau ferroviaire. En premier lieu, dans son avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, l'ART a formulé des points de vigilance et des recommandations visant à assurer le bon fonctionnement, sur la durée, du système ferroviaire français.

En deuxième lieu, elle a adopté, après consultation publique, deux décisions permettant de renforcer le dispositif incitatif réciproque visant à optimiser l'utilisation des capacités ferroviaires par SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires. Enfin, le régulateur a poursuivi sa mission visant à promouvoir l'ouverture à la concurrence sur les segments du marché aval des services de transport ferroviaire, au bénéfice des voyageurs.

La formulation de points de vigilance et de recommandations pour le bon fonctionnement du système ferroviaire français dans l'avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau

Dans son avis²⁰ sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau²¹, l'ART a formulé plusieurs points de vigilance et différentes recommandations afin que les entreprises ferroviaires aient accès à un réseau sécurisé et de qualité, suffisamment financé jusqu'en 2030. Constatant que ce projet de contrat ne répondait que très imparfaitement aux objectifs de bon fonctionnement du système ferroviaire et de régulation incitative du gestionnaire d'infrastructure, elle a formulé deux recommandations principales à l'égard de SNCF Réseau et de l'État.

 **Constat** : le projet de contrat (i) fait l'impasse sur la définition d'une vision-cible du réseau, permettant de répondre aux ambitions de l'État pour le mode ferroviaire et déclinée dans des trajectoires industrielles et financières cohérentes, et (ii) prévoit, *a contrario*, un effort de renouvellement et de modernisation insuffisant au regard des besoins du réseau ferré national dans sa consistance actuelle, au risque d'entraîner SNCF Réseau dans une spirale de paupérisation industrielle.

 **Recommandation à destination de l'État et SNCF Réseau** : construire, à tout le moins dans la perspective de la prochaine actualisation du contrat, théoriquement prévue en 2024, une vision-cible du réseau ferré à partir d'un diagnostic précis de sa consistance technique et de trajectoires financières pertinentes à horizon 2030.

 **Objectif** : enrayer une potentielle spirale de paupérisation du réseau liée à un sous-investissement dans son renouvellement et sa modernisation et garantir un pilotage plus performant de l'infrastructure par SNCF Réseau.

 **Constat** : le projet de contrat n'incite pas suffisamment le gestionnaire d'infrastructure à la performance industrielle, en raison (i) de la fixation de cibles de productivité en valeur uniquement, ne permettant pas d'inciter SNCF Réseau à maîtriser ses coûts pour un niveau donné de réalisations industrielles, et (ii) de l'absence de mécanismes incitatifs associés aux indicateurs de suivi, ne permettant pas d'assurer le respect des objectifs et des trajectoires.

 **Recommandation** : faire du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, à tout le moins dans le cadre de son actualisation prévue théoriquement en 2024, un outil de régulation incitative à la performance du gestionnaire d'infrastructure en y introduisant des mécanismes incitatifs d'ordre réputationnel et/ou financier.

 **Objectif** : inciter SNCF Réseau à une gestion efficace du réseau, condition *sine qua non* de la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de déplacement, et, partant, du développement de ce mode.



20. Avis n° 2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

21. Ce contrat de performance est prévu par la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, afin de traduire les priorités de l'État pour la gestion et le développement du réseau et de matérialiser les objectifs de productivité, de qualité et de sécurité de SNCF Réseau. Cette loi a ainsi entraîné une extension des missions de l'ART à partir de 2014.



L'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure et des capacités ferroviaires grâce à un dispositif incitatif réciproque révisé

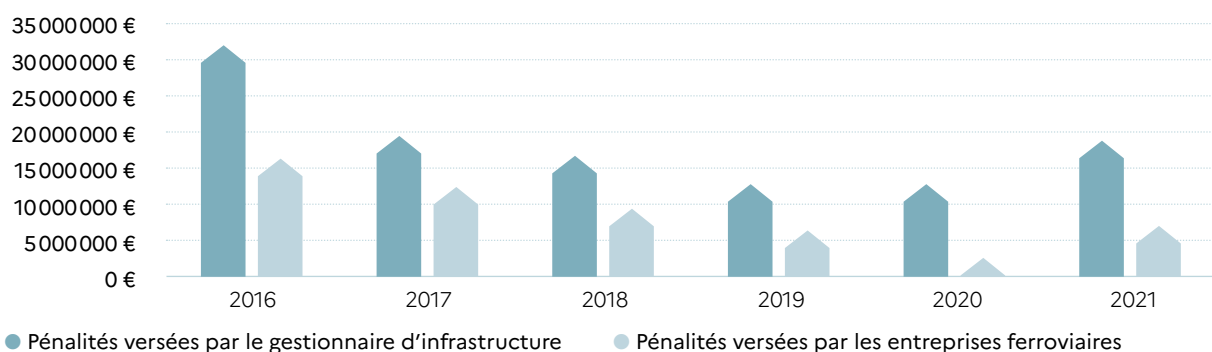
Révisé en 2022 dans le cadre de deux décisions adoptées par le collège de l'ART au mois de décembre 2022²², le dispositif incitatif réciproque²³ permet à l'ART de garantir la stabilité des capacités ferroviaires attribuées, une meilleure visibilité des candidats sur leurs plans de transport, et un traitement plus équitable, en faveur d'une utilisation efficace et performante du réseau.

Ce dispositif repose sur un mécanisme de pénalités en cas de suppression ou de modification, à l'initiative du gestionnaire d'infrastructure ou des candidats, des capacités ferroviaires attribuées de façon ferme, d'une part, et de façon conditionnelle (« à l'étude »), d'autre part. Les pénalités présentent plusieurs caractéristiques :

- les pénalités sont variables avec le temps et sont d'autant plus limitées que la modification ou la suppression interviennent en amont du jour de circulation ;
- la pénalité déclenchée par une suppression est plus importante que celle résultant d'une modification.

La diminution des pénalités versées par le gestionnaire d'infrastructure et les candidats à l'exploitation des capacités ferroviaires, entre 2016 et 2019²⁴, témoigne d'une mise en place réussie du dispositif incitatif réciproque, créé en 2014.

Montant des pénalités versées entre 2016 et 2021 en application du dispositif incitatif réciproque



Source : ART, à partir de données SNCF Réseau

22. Décisions n° 2022-089 du 8 décembre 2022 relative à l'établissement d'un dispositif incitatif réciproque encourageant les candidats et SNCF Réseau à la stabilité des sillons-jours attribués et n° 2022-090 du 8 décembre 2022 relative à l'établissement d'un dispositif incitatif réciproque encourageant SNCF Réseau à limiter le recours aux sillons-jours à l'étude et les candidats à anticiper les annulations ou les modifications de ces sillons-jours.

23. Un tel dispositif résulte de la mise en œuvre du pouvoir réglementaire supplétif de l'ART, soumis à l'homologation du ministre chargé des transports, sur la base de l'article L. 2131-7 du code des transports.

24. La comparaison avec les pénalités versées au titre des horaires de service 2020 et 2021 demeure moins pertinente en raison des effets cumulés de l'évolution du dispositif par une décision de l'ART entrée en vigueur à partir de l'horaire de service 2020 et de la crise sanitaire.

La révision du dispositif établie en 2022 vise deux objectifs :

- renforcer les incitations au maintien des capacités attribuées et à l'anticipation des modifications et suppressions de capacités attribuées ;
- adapter le dispositif actuel pour inciter davantage SNCF Réseau à confirmer, dans les meilleurs délais, les capacités à l'étude.

Poursuivre l'accompagnement et la promotion d'une ouverture à la concurrence effective

Le régulateur, en ligne avec les missions qui lui ont été confiées par la loi, a résolument engagé son action dans la promotion du développement de l'ouverture à la concurrence sur les segments du marché aval des services de transport comme moyen de développer le mode ferroviaire. La deuxième édition de son étude sur l'ouverture à la concurrence publiée en février 2022, son avis du 17 mai 2022 relatif à la redevance de marché entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon²⁵ et l'adoption de lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national²⁶, illustrent la façon dont l'ART se saisit des enjeux d'utilisation optimale des capacités ferroviaires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.



Train « Frecciarossa » de l'entreprise ferroviaire Trenitalia

La validation d'une tarification négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia pour la fourniture de services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs à grande vitesse pour les années 2022 et 2023 contribue à l'optimisation de l'utilisation du réseau ferroviaire.

Comment ?

L'ART a considéré la différence de situation objective existant entre un nouvel entrant et un opérateur installé, SNCF Voyageurs, puisque SNCF Réseau avait justifié le niveau de réduction de la redevance de marché accordée à Trenitalia France par une évaluation du différentiel de recettes pour un nouvel entrant en comparaison avec un opérateur installé.

Pourquoi ?

Ce différentiel est justifié par la phase de développement progressif de l'activité commerciale par laquelle doit passer une entreprise lors de son installation sur le marché.

L'ART a informé le secteur à travers son étude sur l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs en 2022.

Comment ?

- En soulignant les gains pour les usagers, nouveaux entrants et opérateurs historiques à partir de comparaisons européennes.
- En mettant en avant l'intérêt manifesté par de nombreux acteurs pour entrer sur le marché français²⁷.

Pourquoi ?

Cette étude montre le levier que peut constituer l'ouverture à la concurrence pour le développement et la dynamisation du secteur ferroviaire, au bénéfice de toutes les parties prenantes, y compris l'opérateur historique.

25. Avis n° 2022-036 du 17 mai 2022 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre grande vitesse entre Paris et Lyon et Paris et Modane via Lyon.

26. Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022.

27. Depuis 2020, cinq opérateurs ferroviaires différents ont notifié l'ART de leur intention de lancer 38 nouveaux SLO, en grande majorité sur des lignes classiques. Un tel mouvement démontre le potentiel d'attractivité du système ferroviaire français, en mesure de dépasser son « plafond » actuel de part modale stabilisé à 10 % depuis plusieurs années.

La parole à...



Isabelle Delon

**Directrice générale adjointe Clients
et Services chez SNCF Réseau**



**L'ART participe à l'amélioration
du processus d'allocation
des capacités ferroviaires.** ”

Isabelle Delon est directrice générale adjointe Clients et Services chez SNCF Réseau depuis 2020. Avec les directions centrales et territoriales, elle pilote la politique commerciale d'offres de services et d'accès au réseau pour développer l'usage du ferroviaire. Elle est aussi l'interlocutrice de l'Autorité de régulation des transports.

Comment SNCF Réseau a-t-il travaillé avec l'ART pour élaborer la proposition de péages d'utilisation de l'infrastructure pour les horaires de service 2024 à 2026 ?

I.D. À la suite de la validation par l'ART de la tarification applicable sur le cycle tarifaire 2021-2023, SNCF Réseau s'est engagé auprès du régulateur à approfondir certaines analyses. Cet engagement a été formalisé dans un programme de travail, avec des items portant sur la refonte de la segmentation des marchés afin qu'elle soit plus proche de la capacité contributive du voyageur final ou la finalisation du travail économétrique servant à définir le coût directement imputable, par exemple. L'aboutissement de ce programme très intense a notamment donné lieu à des évolutions de structure tarifaire des activités voyageurs conventionnées (forfaitisation de la redevance de marché) et non conventionnées (introduction de la modulation à l'emport tenant compte du nombre de sièges par classe au sein d'un train) dans le projet tarifaire 2024-2026.

Quel est votre regard sur le rôle de l'ART dans le processus d'allocation des capacités ferroviaires ?

I.D. L'ART participe à l'amélioration du processus d'allocation des capacités ferroviaires, au moyen des recommandations et injonctions formulées dans ses différents avis et décisions.

Pour capitaliser sur les bons résultats de la construction 2023, SNCF Réseau envisage de faire évoluer le processus de répartition de capacité vers un processus plus normatif, comme l'ART l'a recommandé à plusieurs reprises, avec l'élaboration de plans d'exploitation de référence. Ces derniers permettront un usage plus optimal de la capacité, de faire circuler davantage de trains et de mieux répondre aux besoins des clients tout en s'assurant de la robustesse du système ferroviaire. Les équipes de SNCF Réseau sont également mobilisées depuis l'été 2022 pour mettre en œuvre la décision de règlement de différend n° 2022-089 rendue par l'ART, afin d'améliorer les conditions d'accès au réseau concernant les capacités sillons et travaux.

Quelles sont les grandes étapes et perspectives envisagées par SNCF Réseau en 2023 concernant les conditions non tarifaires d'accès au réseau et aux installations de service ?

I.D. Concernant les installations de service, SNCF Réseau a proposé un programme de travail en lien avec l'ART qui prévoit la poursuite de l'amélioration de la qualité de service, notamment :

- la transparence et la lisibilité de l'offre, notamment la fiabilisation de l'inventaire des sites commercialisables et la disponibilité résiduelle ;
- l'efficacité opérationnelle du processus d'allocation des capacités, notamment la digitalisation progressive de ce processus ;
- le déploiement de nouveaux indicateurs de suivi de l'offre, de la commercialisation, de l'exploitation et du niveau de service (expérimentation en 2023 sur 3 sites pilotes).

Contribuer à des infrastructures ferroviaires de qualité

La qualité des infrastructures essentielles du système ferroviaire et des services que celles-ci proposent aux opérateurs joue un rôle clé pour la fourniture de services de transports correspondant à la demande des voyageurs. L'ART s'assure de cette qualité en examinant les modalités de financement de l'entretien et de la modernisation du réseau ferré et en se prononçant sur la qualité des prestations fournies dans les gares de voyageurs.

L'examen des modalités de financement de l'entretien, du renouvellement et de la modernisation du réseau

En 2022, les travaux de l'ART ont contribué de différentes manières à la qualité des infrastructures ferroviaires. Son avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030²⁸ a mené l'ART à constater que la focalisation sur le retour à l'équilibre financier de court terme du gestionnaire d'infrastructure a conduit à faire

l'économie d'une véritable vision-cible à l'horizon 2030 et de mécanismes robustes incitatifs à la performance. Dans le prolongement de cet avis et afin d'éclairer le débat public de la façon la plus objective possible, l'ART s'est engagée dans des travaux de prospective afin de modéliser les trajectoires du réseau ferroviaire à long terme (horizon de vingt ans) suivant différents scénarios de financement.

28. Avis n° 2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.



L'examen de la trajectoire de financement du réseau ferroviaire et de sa cohérence avec les prévisions des coûts

Le projet de budget 2023 de SNCF Réseau, sur lequel l'ART a émis un avis²⁹, est le premier à faire l'objet d'une analyse au regard de la trajectoire prévue par le contrat de performance 2021-2030. Outre les fragilités présentées par ce projet de budget, le régulateur a établi plusieurs constats.

La formulation de recommandations pour permettre un financement adéquat du réseau

Dans son avis portant sur le projet de contrat de performance 2021-2030 entre l'État et SNCF Réseau, l'ART fait plusieurs constats.

- 01⁷ Le projet de contrat ne propose pas de vision cible pour la consistance du réseau à l'horizon 2030.
- 02⁷ Le retour à l'équilibre financier de court terme conduit à limiter :
 - les efforts de renouvellement de l'infrastructure, à rebours des choix politiques forts mis en œuvre dans d'autres pays européens ;
 - l'effort financier en matière de modernisation du réseau, en contradiction avec les ambitions de doublement de la part modale du fret et du nombre de voyageurs.
- 03⁷ Les ressources financières de SNCF Réseau présentent de fortes incertitudes, puisqu'elles reposent sur l'hypothèse d'importantes hausses de péages.

Ces constats ont appelé le régulateur à recommander à l'État et à SNCF Réseau de définir une vision cible pour le réseau, déclinée au sein de trajectoires industrielles et financières cohérentes (cf. supra). À cet effet, l'ART a recommandé que soit annexée au contrat de performance et à ses actualisations une programmation pluriannuelle détaillée des investissements, accompagnée d'un dispositif de suivi.

01⁷ Malgré la dégradation de la marge opérationnelle liée au fort contexte inflationniste, SNCF Réseau maintient ses ambitions de dépenses de régénération, grâce à un soutien exceptionnel du Groupe SNCF, en relais des dotations budgétaires du plan de relance.

02⁷ SNCF Réseau devra veiller à ce que, à partir de 2024, le projet de budget puisse présenter un niveau de marge opérationnelle convergeant à nouveau vers la trajectoire spécifiée dans le contrat de performance.

L'ART a également identifié deux principaux leviers qui pourraient être mobilisés par SNCF Réseau pour rectifier sa trajectoire financière :

- l'évolution du produit des péages relatifs à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire sur la période 2024-2026, tel que résultant du projet tarifaire de SNCF Réseau dans le document de référence du réseau publié en décembre 2022 ;
- la maîtrise des dépenses d'exploitation, grâce aux efforts de productivité permis par la réalisation des objectifs de performance, dont la démonstration concrète reste l'une des attentes récurrentes de l'ART.

L'ART a également rappelé l'importance de fournir à SNCF Réseau les moyens pérennes d'assurer la régénération du réseau pour en garantir la qualité.

“

Le projet de budget 2023 de SNCF Réseau est le premier à faire l'objet d'une analyse de l'ART au regard de la trajectoire prévue par le contrat de performance 2021-2030.

29. Avis n° 2022-086 du 1^{er} décembre 2022 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2023.



Le lancement de travaux pour une étude des trajectoires du financement et de la consistance du réseau à long terme (horizon 2040), afin d'éclairer la décision publique

À la suite de la signature du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, l'ART s'est lancée en 2022 dans l'élaboration d'une vision de long terme pour le réseau ferroviaire, selon différents scénarios prospectifs de financement. Ces travaux visent à éclairer le débat public de manière objective sur la consistance du réseau, tout en posant différentes perspectives possibles pour l'évolution du système ferroviaire à terme.

Agir pour des gares et des installations de service de qualité

Dans le cadre de ses avis et études, l'ART a mis en œuvre une régulation de plus en plus incitative à l'amélioration de la qualité des services rendus dans les gares de voyageurs et pour l'accès aux installations de service. Elle a ainsi accompagné le développement de gares intermodales bénéficiant d'un niveau de qualité des services satisfaisant. Par ailleurs, son étude sur les voies de service de 2022 a permis de mettre en avant l'importance de la mise à disposition d'infrastructures et installations ferroviaires de qualité pour permettre aux entreprises ferroviaires de maintenir et développer leurs services de transport.

L'accompagnement du développement de gares intermodales avec un niveau satisfaisant de qualité des services proposés notamment aux nouveaux entrants dans le cadre de l'ouverture à la concurrence

Parmi les axes prioritaires du contrat conclu entre l'État et SNCF Gares & Connexions pour la période 2021-2026 figure l'intermodalité, c'est-à-dire l'instauration des gares de voyageurs comme interface performante entre différents modes de transport collectifs et individuels. Théoriquement, le projet de contrat aurait dû décliner des objectifs clairs et des moyens appropriés afin de permettre aux gares de voyageurs d'assurer un accès sans couture à toutes les formes de déplacement en réponse aux nouveaux enjeux de transformation des mobilités, dans un contexte de lutte contre le changement climatique.

Dans son avis sur le projet de contrat pour la période 2021-2026³⁰, l'ART a relevé un manque important d'ambition de l'État et SNCF Gares & Connexions sur ce point :

- ce projet ne paraît pas constituer un contrat matérialisant des obligations réciproques entre l'État et SNCF Gares & Connexions, puisqu'il fait davantage office de feuille de route générale que le gestionnaire unique des gares décrit pour lui-même ;
- il ne contribue pas à donner au gestionnaire des gares tous les leviers de pilotage de leur exploitation, ne permettant pas de créer les conditions d'un environnement concurrentiel performant ;
- les modalités d'élaboration du projet de contrat ne laissent qu'une place limitée aux parties prenantes du système ferroviaire.

Ces observations démontrent la nécessité, pour l'État et le gestionnaire des gares, de s'impliquer davantage dans l'élaboration de tels projets de contrat pluriannuel, lesquels peuvent servir à fixer des objectifs plus ambitieux pour que les gares deviennent le cœur de l'intermodalité.



Par ailleurs, l'avis rendu par l'ART sur le document de référence des gares de voyageurs, établi chaque année par SNCF Gares & Connexions, porte également sur la qualité des services proposés en gare, à la fois pour les usagers et les entreprises exploitantes.

À la suite des demandes formulées par l'ART dans ses précédents avis, le gestionnaire des gares a fait évoluer le dispositif de suivi de la qualité de service. Ce dispositif permet notamment d'évaluer la satisfaction globale des voyageurs en gare ou encore de rendre compte de besoins plus spécifiques, comme la disponibilité en gare des ascenseurs ou des écrans d'information.

Dans son avis du 26 juillet 2022 relatif au document de référence des gares pour 2022³¹, l'ART a estimé que ce dispositif restait perfectible, et ne répondait que partiellement aux attentes des transporteurs en matière de qualité.

30. Avis n° 2022-014 du 15 février 2022 relatif au projet de contrat entre l'État et SNCF Gares & Connexions pour la période 2021-2026.

31. Avis n° 2022-057 du 26 juillet 2022 relatif aux redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2022.

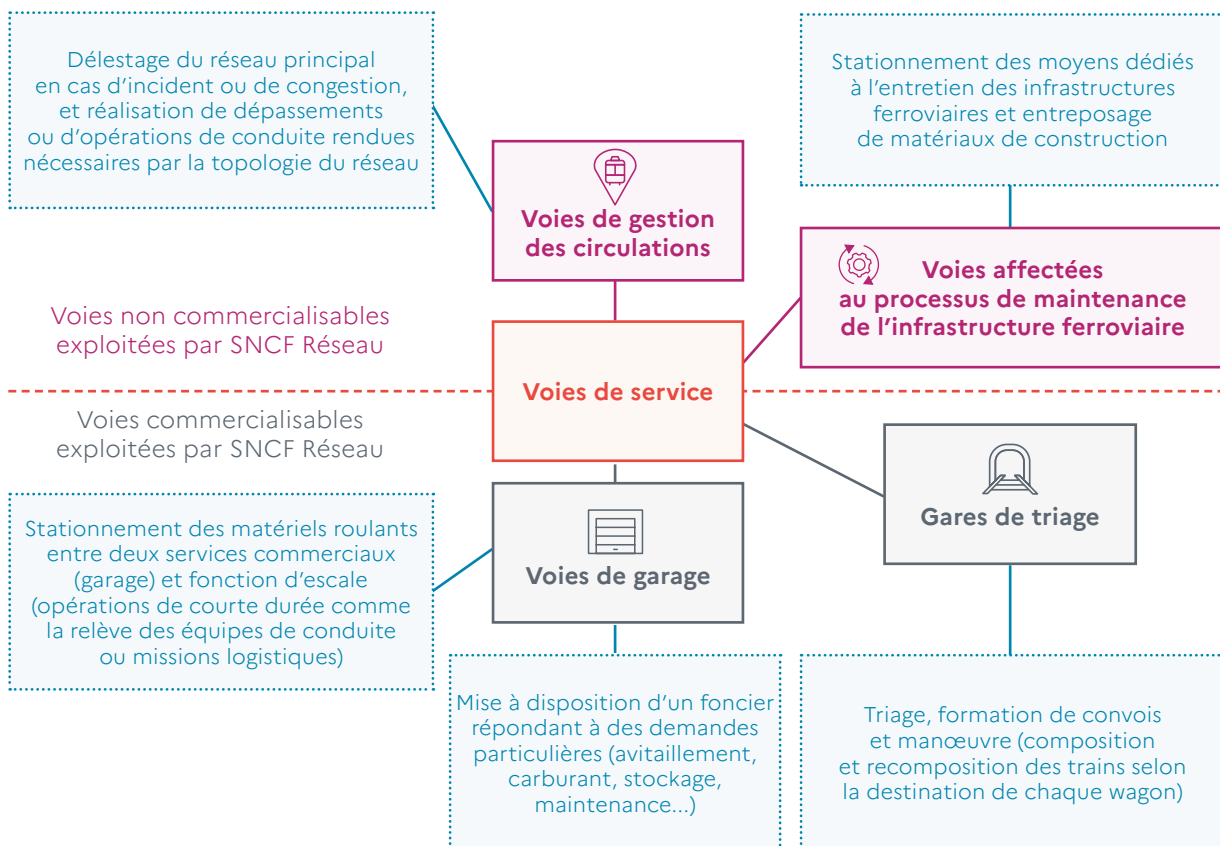
Focus sur les voies de service : des installations de service clés pour le bon fonctionnement et la performance du système ferroviaire

L'établissement de plans de transport optimisés ne peut se faire sans organiser, conjointement à la circulation des trains, leur stationnement et les opérations de triage ayant lieu entre chaque mission au sein des sites de voies de service exploités par SNCF Réseau.

La performance des services de transport ferroviaire sur le marché aval dépend ainsi, au même titre que les conditions d'accès aux voies principales, des conditions d'accès à ces sites et de la qualité de service qui y est offerte.



Les voies de service sont un outil de travail multifonction, indispensable à la bonne exploitation des services de transport ferroviaire



Afin d'améliorer les conditions d'accès et d'utilisation des capacités stratégiques, l'ART a formulé, dans son rapport sur l'utilisation des voies de service paru en novembre 2022, des recommandations pour lever les quatre freins principaux à une exploitation plus performante de ces installations.

01 L'identification des sites pertinents par les entreprises ferroviaires pour leurs différentes manœuvres est rendue difficile par un manque de transparence quant à l'offre de voies de service. Faute d'une information exhaustive, fine et fiable sur les capacités de voies de service accessibles, les entreprises ferroviaires rencontrent des difficultés dans l'élaboration de leur plan de transport. Afin d'y pallier, l'ART recommande à SNCF Réseau d'établir et publier une cartographie détaillée des voies de service et du patrimoine d'installations de service dont elle assure la gestion, tout en la tenant à jour.

02 Le processus de réservation des capacités apparaît trop rigide au regard du nombre d'entreprises ferroviaires et de la temporalité des marchés de transport. Afin de faciliter le développement de nouvelles dessertes et l'arrivée de nouveaux entrants, l'ART recommande à SNCF Réseau la restructuration de ses méthodes d'allocation des capacités sur les voies de service.



03 Les processus d'exploitation et de commercialisation des voies de service restent trop faiblement digitalisés, empêchant une gestion optimale des capacités en cohérence avec les pratiques modernes du secteur. Dans ce contexte, l'ART souligne la nécessité, pour SNCF Réseau, d'inscrire la numérisation des fonctionnalités essentielles pour la gestion des capacités sur les voies de service dans une démarche industrielle aux objectifs fonctionnels clairs et aux échéances fermes.

04 SNCF Réseau n'offre pas de visibilité quant à sa stratégie de gestion patrimoniale des voies de service, alors que les rationalisations d'ampleur déjà opérées ne semblent pas suffire à freiner le vieillissement de cet actif. L'ART recommande à SNCF Réseau, premier exploitant d'installations de service en France, de développer une stratégie industrielle et commerciale plus ambitieuse, notamment basée sur une évaluation plus précise des besoins de financement et sur la définition d'une consistance cible au sein du contrat de performance le liant à l'État.

Observer et informer sur le fonctionnement des marchés ferroviaires

Le sixième bilan annuel de l'ART sur le marché du transport ferroviaire dresse, pour l'année 2021, un état des lieux de la situation en France, laquelle reste marquée par les impacts de la crise sanitaire depuis 2020. Ce bilan fournit une analyse détaillée des principaux indicateurs du marché et de leur évolution.

Le transport ferroviaire de marchandises connaît un rebond assez marqué en 2021 par rapport à 2019, de + 5,4 % en tonnes.km.

Si les recettes unitaires sont en retrait de 2,5 % par rapport au niveau observé en 2017, les entreprises de fret ferroviaire ont bénéficié, en 2021, d'une prolongation des aides de l'État pour le paiement des redevances d'accès à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. Par ailleurs, la part de l'opérateur historique diminue de 3 points dans un marché pleinement concurrentiel et n'atteint plus que 49 %.

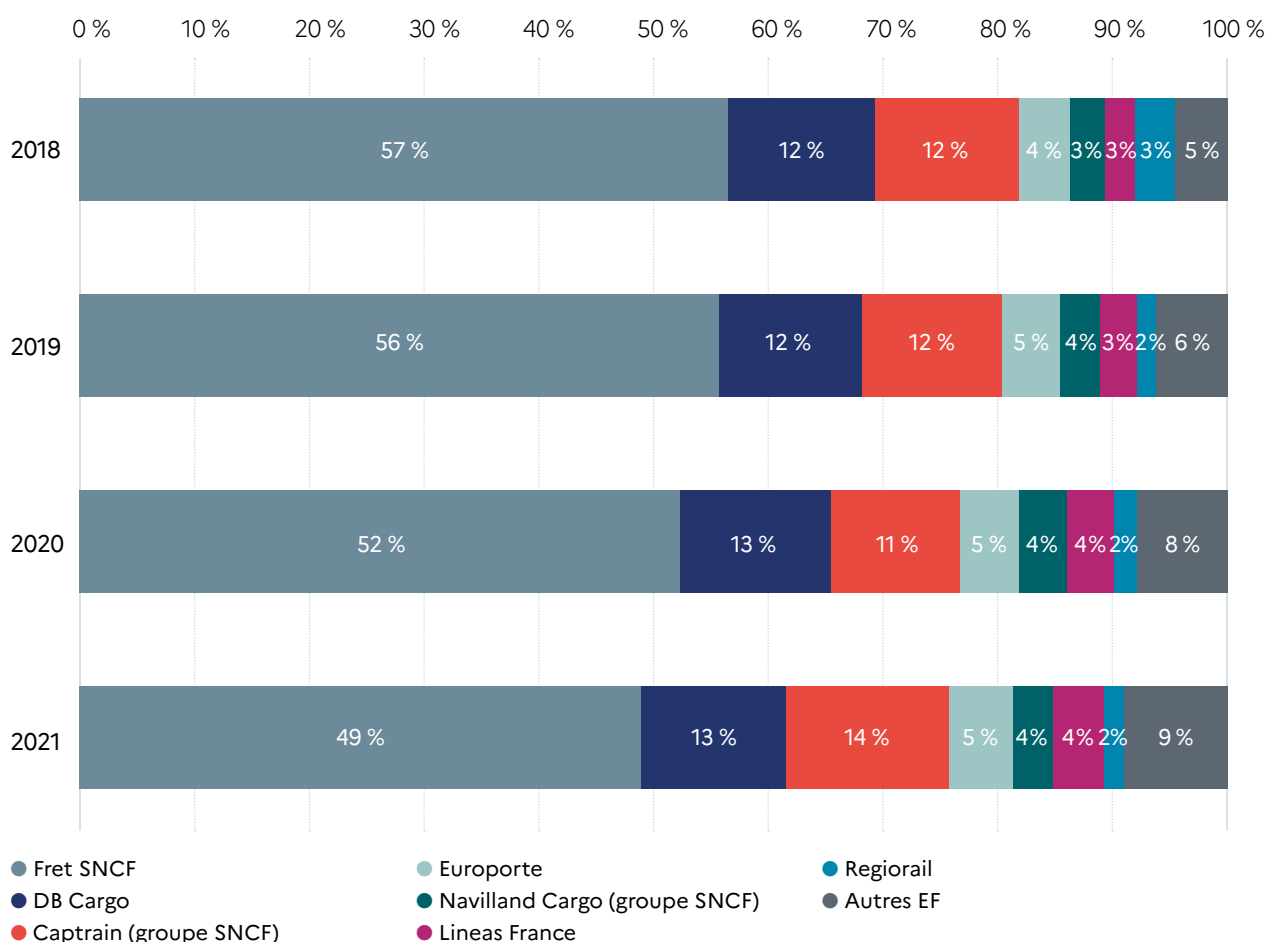
Le rebond de l'activité fret est porté par la forte dynamique du transport combiné, en hausse de 20 % par rapport à 2019 et représentant 39 % de l'activité fret en 2021. Opérant sur des trajets ferroviaires longue distance, ce segment de marché est concentré autour d'un nombre limité de tractionnaires, mais attire un plus grand nombre de candidats autorisés à la réservation de capacités. Le transport combiné³² continue néanmoins de montrer des niveaux de ponctualité plus dégradés que le transport conventionnel³³.

32. Le transport combiné vise à utiliser le fer ou la voie d'eau pour transporter des marchandises en conteneur, acheminées ensuite par camions pour les derniers kilomètres (source : ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires).

33. Le transport conventionnel vise à transporter des marchandises non conteneurisées et chargées directement dans des wagons dont la plupart est spécialisée suivant le type de marchandises : wagons citernes, wagons céréaliers, etc. (source : ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires).



Fret SNCF continue de perdre des parts de marché alors que Captrain France devient la deuxième entreprise ferroviaire du marché



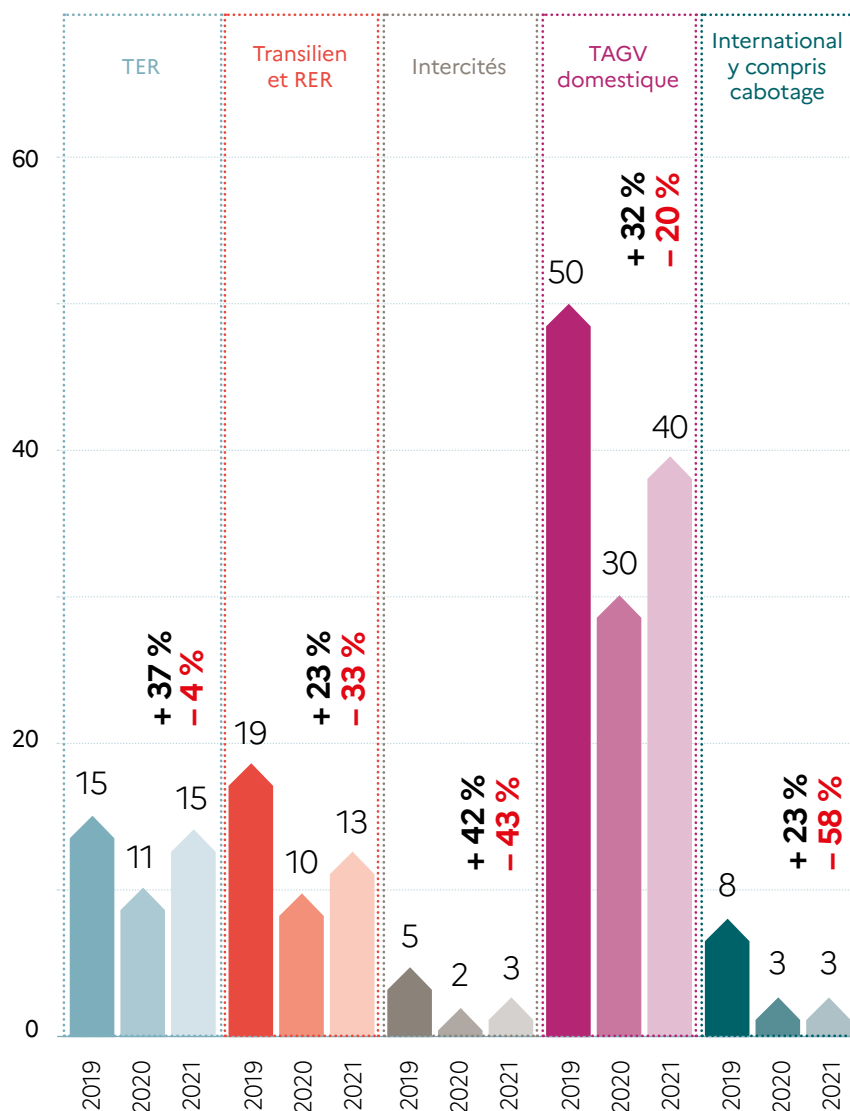
Source : ART d'après entreprises ferroviaires

L'offre de transport ferroviaire de voyageurs (en trains.km) a retrouvé, en 2021, 94 % de son niveau de 2019, avec des différences marquées entre services.

Si l'offre TER a dépassé son niveau de 2019, les services TAGV montrent une reprise plus progressive, en particulier pour les services internationaux qui n'atteignent, en 2021, que 41 % de l'offre de 2019.

La fréquentation ferroviaire en 2021 s'élève, quant à elle, à 76 % de son niveau de 2019, induisant des taux d'occupation encore dégradés, notamment pour les services Transilien. Si la fréquentation des activités internationales restent, comme celle des services Transilien, très inférieure à celle de 2019 (inférieure respectivement de 58 % et de 33 %).

La fréquentation ferroviaire chute plus fortement que l'offre



Note : Évolution de la fréquentation ferroviaire de voyageurs en milliards de passagers.km
Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP



Au sein des activités TAGV, le poids des services Ouigo stagne pour la première fois depuis leur création : ils représentent un passager des services commerciaux domestiques sur quatre en 2021. Les axes Est et Nord, déjà plus affectés en 2020, affichent une reprise plus lente que les axes Atlantique et Sud-Est en 2021.

Depuis l'ouverture effective à la concurrence du transport ferroviaire domestique fin 2020, trois nouveaux services ferroviaires librement organisés sont opérés en France par Trenitalia France (Paris-Lyon-Milan) et par la filiale de SNCF Voyageurs OSLO (desserte de Paris-Lyon et Paris-Nantes via ligne classique). L'année 2021 a également vu la reprise de l'offre de trains de nuit en France.

Dans le contexte de reprise partielle du trafic ferroviaire, les émissions de gaz à effet de serre du transport ferroviaire ont diminué plus fortement que l'offre de trains.km, notamment en raison d'un accroissement de l'utilisation des matériels ferroviaires bi-modes par l'activité TER.

Près de 10 % des trains conventionnés et plus de 20 % des TAGV ont été déprogrammés au cours de l'année 2021 du fait d'une nouvelle période de confinement.

La ponctualité au terminus des circulations voyageurs est en hausse moyenne de 2 points de pourcentage par rapport à 2019. Cette amélioration a été observée, notamment, pour les passagers des services TAGV domestiques et Transilien. Enfin, seuls 42 % des passagers des TAGV domestiques (hors Ouigo) et des trains internationaux en retard de plus de 30 minutes sont indemnisés, même si cet indicateur est en hausse depuis 2018.

La contribution de l'ART aux travaux de l'IRG-Rail

L'IRG-Rail est un réseau qui rassemble 31 régulateurs économiques du secteur ferroviaire, dont l'objectif est de renforcer les échanges, partager des approches communes et assurer une régulation cohérente à travers les pays européens. En 2022 l'ART y a pris toute sa part.

Une pleine implication de l'ART

Participation aux assemblées plénières

En 2022, la présidence de l'IRG-Rail a été assurée par l'HAKOM, le régulateur croate.

Représentée par Patrick Vieu, vice-président, l'ART a participé aux assemblées plénières de l'IRG-Rail les 24 et 25 mai puis les 15 et 16 novembre 2022 en Croatie. Ces réunions ont permis à l'assemblée plénière, instance décisionnelle du réseau de régulateurs européens, d'adopter des documents officiels élaborés par les groupes de travail et d'approuver le programme de travail de l'IRG-Rail pour l'année 2023.

Les documents suivants ont ainsi été produits par les différents groupes de travail de l'IRG Rail :

- 10^e rapport d'observation des marchés (groupe « *Market monitoring* »)
- Contribution à la consultation publique de la Commission européenne sur l'étude d'impact sur les services internationaux de transport ferroviaire (groupe « *Législatif* »)
- Synthèse sur le rôle des régulateurs dans la publication des descriptions d'installations de service sur des portails web (groupe « *Accès aux installations de service* »)
- Rapport sur les embranchements particuliers (groupe « *Accès aux installations de service* »)
- Rapport sur les coûts directs (groupe « *Tarification* »)
- Rapport sur le courant de traction (groupe « *Tarification des installations de service* »)



Assemblée plénière de l'IRG-Rail
des 15 et 16 novembre 2022 à Dubovnik (Croatie)

Comités stratégiques 2022

Le comité stratégique de l'IRG-Rail, qui fixe les orientations stratégiques du réseau de régulateurs, s'est réuni à deux reprises au cours de l'année 2022. L'ART y était représentée par son vice-président, Patrick Vieu. La première réunion, qui s'est tenue le 9 février 2022, était consacrée notamment à un échange sur les techniques d'intelligence artificielle dans la régulation ferroviaire et sur l'implication des régulateurs dans les groupes de travail. La seconde réunion, qui s'est déroulée le 14 septembre 2022, était entièrement dédiée au programme de travail pour l'année 2023, qui sera consacré notamment à l'adoption de lignes directrices à destination des exploitants d'installations de service pour l'établissement de la description de leurs installations et services et à la tarification des services internationaux de fret.

Lancement de travaux sur les équipements de sécurité embarqués

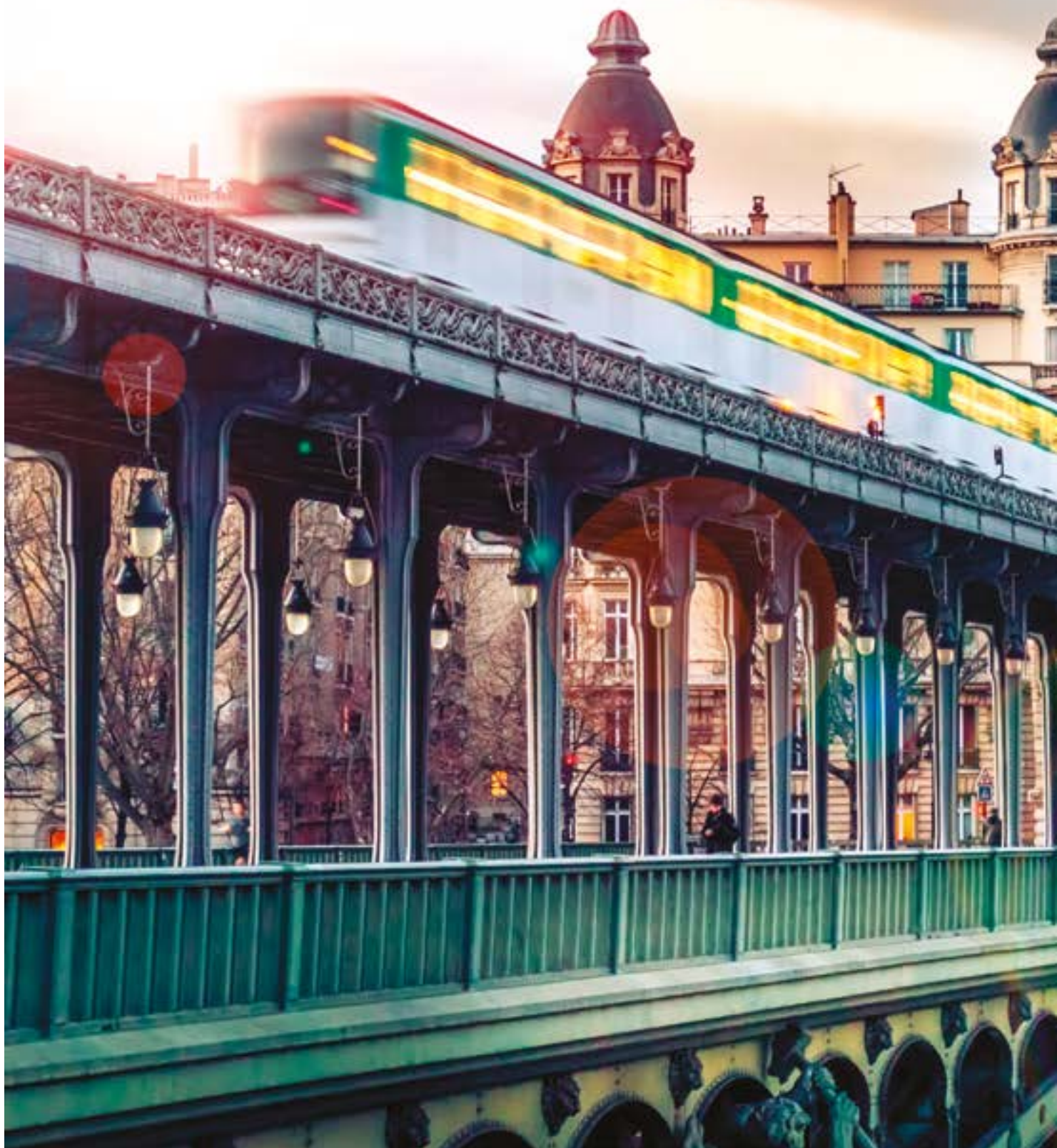
En 2022, le groupe « Accès », en collaboration avec le groupe « Tarification », a débuté des travaux sur les équipements de sécurité embarqués. Les échanges qui se tiennent au sein des groupes de travail de l'IRG-Rail permettront notamment de faire un état des lieux du déploiement du *European rail traffic management system* (ERTMS), système européen unifié de gestion du trafic ferroviaire, à travers l'Europe. Ayant acquis une certaine expertise sur le sujet au cours des recherches menées dans le cadre du rapport sur les équipements de sécurité embarqués à l'heure de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs sur les lignes à grande vitesse publié en juillet 2022, l'ART, aux côtés d'autres régulateurs, pilote les travaux qui se poursuivent en 2023.

Initiative de la Commission européenne « visant à mieux gérer et coordonner la gestion des capacités et du trafic ferroviaire en Europe »

Dans le cadre de l'évaluation de la législation européenne encadrant les corridors de fret, la Commission européenne a conduit en 2022 une étude d'impact sur les mesures « visant à mieux gérer et coordonner la gestion des capacités et du trafic ferroviaire en Europe » couvrant le transport de fret et de voyageurs. L'ART a répondu à un questionnaire de la Commission à ce sujet en juin 2022 et a contribué activement aux travaux de l'IRG-Rail ayant abouti à une position commune. En décembre 2022, la Commission européenne a présenté aux régulateurs un ensemble de mesures visant à répondre aux problématiques identifiées. Une proposition législative devrait être rendue publique par la Commission européenne en juillet 2023.



RÉGULER
LES TRANSPORTS URBAINS
EN ÎLE-DE-FRANCE



A photograph of a Parisian street scene at dusk or dawn. In the foreground, a green metal bridge with ornate arches spans a river. Above the bridge, a multi-story historic building with several domed roofs and many windows is visible. A tram with a green and white upper section is crossing the bridge. The sky is a mix of blue and orange, suggesting the time is either early morning or late evening. The overall atmosphere is urban and historic.

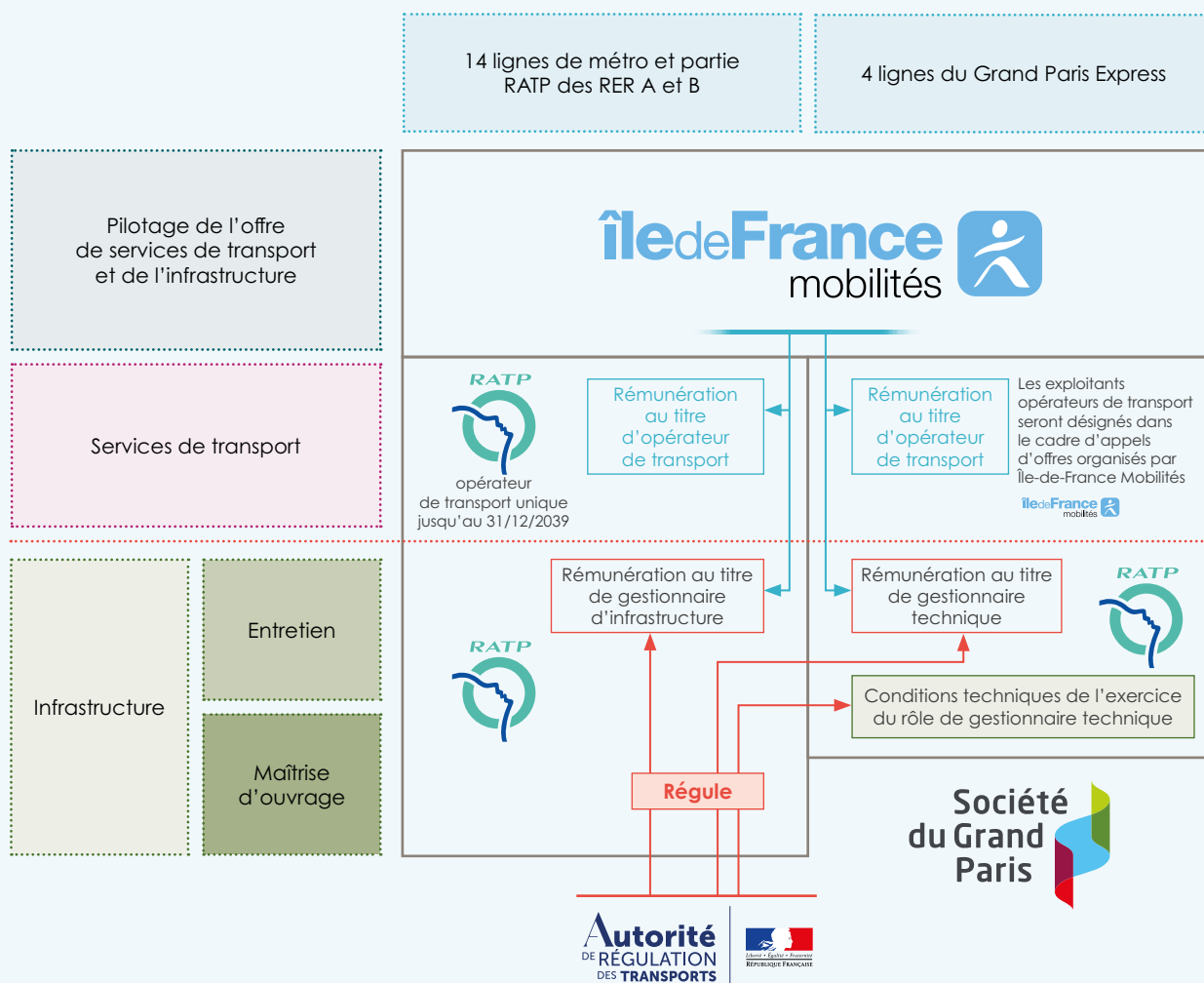
02

RÉGULER LES TRANSPORTS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

PANORAMA

En charge de la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP sur le réseau historique du métro et du RER, de gestionnaire technique du réseau du Grand Paris Express, ainsi que des prestations de sûreté offertes par la RATP, l'ART a engagé ses premiers travaux en 2021 qu'elle a poursuivis en 2022, dans ce secteur dont la régulation est récente.

L'intervention de l'ART dans le secteur des transports guidés en Île-de-France



Chiffres clés 2022

.....

Le réseau des
14 lignes de métro :

Longueur du réseau :

206 km 

Nombre de stations :

302 

Le réseau des 2 lignes
de RER (parties des lignes A
et B exploitées par la RATP)

Longueur du réseau :

117 km 

Nombre de gares :

66 

Le futur réseau de transport
public du Grand Paris Express

Longueur du réseau :

200 km 

Nombre de stations :

68 

6



décisions et avis
rendus par l'ART
depuis 2021



RÉGULER
LES AUTOCARS
ET L'ACCÈS AUX GARES
ROUTIÈRES

La loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 a étendu les missions de l'ART à la régulation des activités monopolistiques de la RATP : ses activités de gestionnaire d'infrastructure sur le réseau historique du métro et du RER, de gestionnaire technique en charge de la maintenance du réseau du Grand Paris Express et de fourniture de prestations de sûreté.



Alors que la mise en place concrète de la régulation de l'ART dans le secteur des transports publics urbains en région Île-de-France a vu le jour en 2021 avec l'approbation des règles de séparation comptable de la RATP, puis de sa trajectoire de rémunération en tant que gestionnaire de l'infrastructure du métro et du RER pour la période 2021-2024, l'année 2022 a été marquée, d'une part, par l'approbation du plan de gestion des informations confidentielles (PGIC) de la RATP relatif aux activités de gestion technique de l'infrastructure du réseau Grand Paris Express, qui doit contribuer à la mise en place d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire à ce réseau pour tous les opérateurs de transport qui seront sélectionnés par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'appels d'offres, et d'autre part, par une montée en puissance de la régulation des activités de sûreté, dans une logique de maîtrise et d'optimisation des coûts et des tarifs des prestations offertes par la RATP.

Contribuer au bon fonctionnement d'un secteur-clé pour la transition écologique

En favorisant le développement des transports publics urbains en Île-de-France et en participant à la réussite du déploiement du Grand Paris Express dans le cadre des missions de régulation qui lui ont été confiées par le législateur, l'ART contribue au bon fonctionnement d'un secteur-clé pour la transition écologique des transports.

Contribuer, par la régulation économique sectorielle, au bon fonctionnement des transports publics en Île-de-France

Dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France, l'ART assure la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP sur le réseau historique du métro et du RER, de gestionnaire technique du futur réseau de transport public du Grand Paris et des prestations de sûreté offertes par le groupe de protection et de sûreté des réseaux (GPSR) de la RATP.

Le cadre de régulation applicable au secteur des transports publics urbains en Île-de-France diffère de celui applicable au secteur ferroviaire. Dans le premier, l'ART exerce son office sur des sujets de rémunération ou opérationnels issus, pour l'essentiel, d'un processus de négociation entre la RATP et l'autorité organisatrice des transports publics en Île-de-France, Île-de-France Mobilités. Dans ce cadre, l'ART intervient principalement comme un tiers de confiance s'assurant du caractère équilibré du résultat final de la négociation.

Par son action régulatoire, l'ART contribue à renforcer l'efficacité du système de transport collectif urbain en Île-de-France au bénéfice d'une mobilité décarbonée.

Contribuer à la réussite du déploiement du Grand Paris Express et à la préparation de l'ouverture à la concurrence sur ce réseau au bénéfice du développement des transports urbains en Île-de-France

Le groupe RATP est en effet susceptible d'exercer, dès 2024, à la fois une activité légalement en monopole de gestion technique des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris et une activité d'opérateur de transport ouverte à la concurrence sur ce même réseau.



Alors que la divulgation des informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique recueillies par la RATP dans le cadre de l'exercice de ses missions de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris pourrait porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et au principe de non-discrimination, l'article L. 2142-18 du code des transports impose à la RATP, au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, d'établir un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), soumis à l'avis conforme de l'ART.

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que le PGIC de la RATP ?

Le plan de gestion des informations confidentielles (PGIC) de la RATP au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, défini par le code des transports¹, remplit trois objectifs :

- il fixe la liste des informations dont la divulgation est de nature à porter atteinte aux règles d'une concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi, parmi celles portées à la connaissance des agents assurant la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
- il précise les conditions de communication et d'utilisation de ces informations ;
- il décrit le dispositif de contrôle que la RATP met en œuvre pour assurer le respect de ces dispositions.

Le projet de PGIC soumis à l'ART le 27 avril 2022 présente la spécificité de traiter de la gestion des informations confidentielles échangées lors de la phase de conception du Grand Paris Express. En effet, les opérateurs de transport qui exploiteront les futures gares et lignes n'ont pas encore été désignés, la mise en service des nouvelles lignes n'étant prévue, de manière progressive, qu'à partir de 2024. La RATP, en sa qualité de gestionnaire technique du futur réseau de transport public du Grand Paris, n'est pas impliquée dans les échanges avec les candidats à l'exploitation des services de transports, qui relèvent de la seule responsabilité d'Île-de-France Mobilités.

Une nouvelle saisine portant sur un PGIC plus complet interviendra au lancement de la phase d'exploitation, soit à l'horizon 2024.

La RATP prévoit dans le cadre de cette future saisine d'enrichir le PGIC, notamment pour prendre en compte les flux d'information entre le gestionnaire technique et les opérateurs de transport en phase d'exploitation, une fois que ceux-ci auront été désignés. Ainsi, dans la perspective d'une future saisine, l'ART a identifié, dans son avis du 30 juin 2022², trois recommandations pour assurer un encadrement efficace de la circulation des informations confidentielles en phase d'exploitation.



- 01** Le périmètre des informations confidentielles devra être clarifié.
- 02** Les conditions d'utilisation et de diffusion des informations confidentielles devront être précisées.
- 03** La RATP devra appliquer efficacement le dispositif d'information, de formation et de contrôle qu'elle propose et informer régulièrement l'ART de sa mise en œuvre.

1. Articles L. 2142-18 et R. 2251-65 du code des transports.

2. Avis n° 2022-044 du 30 juin 2022 relatif au plan de gestion des informations confidentielles de la RATP au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris.

Maîtriser les tarifs des prestations de sûreté fournies par la RATP en rendant un avis sur les tarifs des prestations de sûreté pour la RATP

A lors que le projet tarifaire pour les prestations de sûreté de la RATP a d'abord fait l'objet d'un avis défavorable de l'ART en septembre 2022, en raison notamment de l'absence de prise en compte de la notion d'opérateur efficace, le régulateur a pu rendre en avril 2023 un avis favorable sur le document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la RATP pour 2023, au regard de la nouvelle proposition tarifaire faite par la RATP.

Saisie, le 16 septembre 2022, d'un premier document de référence et de tarification des prestations de sûreté (DRT) fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour l'année 2023, l'ART a rendu un avis défavorable sur cette proposition tarifaire, au regard, notamment, de l'absence de définition d'un programme de travail précis, jalonné et engageant, permettant d'intégrer la notion d'opérateur efficace dans la tarification.



Le tarif des prestations de sûreté de la RATP doit en effet être établi au regard du coût de la prestation, qui, conformément à la réglementation, doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable. Or, il est apparu que, dans le cadre de l'instruction, la RATP a seulement communiqué un ensemble d'indicateurs d'efficacité au contenu ni stabilisé ni finalisé. De plus, ces indicateurs n'établissaient pas de lien avec la prise en compte des coûts d'un opérateur efficace dans le cadre de l'élaboration des tarifs. À l'inverse, l'élaboration d'un programme de travail satisfaisant portant sur la notion d'opérateur efficace aurait nécessité : (i) une présentation claire des leviers et actions dont dispose la RATP pour atteindre les objectifs de performance identifiés et la définition subséquente d'indicateurs de suivi de leur mise en œuvre, et (ii) une définition claire par la RATP d'un calendrier de travail précis et l'identification des impacts attendus sur la performance globale de l'activité et l'élaboration des tarifs.



Dans ces conditions, l'ART a estimé que les éléments transmis par la RATP dans le cadre de l'instruction de l'avis demeuraient insuffisants et trop succincts pour considérer que l'élaboration des tarifs de sûreté pour l'année 2023 était fondée sur les coûts d'un opérateur efficace.

La seconde proposition tarifaire relative aux prestations de sûreté pour l'année 2023, soumise par la RATP le 15 février 2023, a bien pris en compte les attentes de l'ART. Les services de la RATP ont notamment élaboré un programme de travail relatif à la prise en compte de la référence aux coûts d'un opérateur efficace dans la construction tarifaire, permettant de lui donner plus de consistance et de visibilité.

L'ART s'est ainsi prononcée favorablement sur ce nouveau projet tarifaire et a établi trois recommandations clés en prévision de l'élaboration des prochains DRT : (i) la déclinaison concrète de la référence aux coûts d'un opérateur efficace dans l'élaboration de la tarification doit être effective dès le DRT 2024 ; (ii) la rigueur méthodologique déployée pour élaborer les tarifs doit encore être renforcée et (iii) les hypothèses d'impacts liées à la prise en compte de la référence aux coûts d'un opérateur efficace dans les trajectoires de charges de la RATP doivent être consolidées afin de justifier le niveau de bénéfice raisonnable intégré par la RATP dans le niveau de ses tarifs.

RÉGULER
ET CONTRÔLER
LES CONCESSIONS
D'AUTOROUTES



A long-exposure photograph of a highway at night. The image shows multiple lanes of traffic with light trails from cars. The foreground is dominated by bright red light trails from taillights, curving into the distance. To the left, there are white and yellow light trails from headlights. In the background, a tall signal tower with two red lights is visible against a dark sky. The overall scene is dark, with the primary light sources being the vehicle lights.

03

**RÉGULER
ET CONTRÔLER
LES CONCESSIONS
D'AUTOROUTES**

PANORAMA

Depuis l'élargissement de ses compétences au secteur autoroutier au 1^{er} février 2016, l'ART veille au bon fonctionnement du régime de péages autoroutiers et des marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Elle contribue à contenir les montants acquittés par les usagers des autoroutes pour l'accès à l'infrastructure et l'approvisionnement en carburant sur les aires de service.

Historique du secteur autoroutier concédé



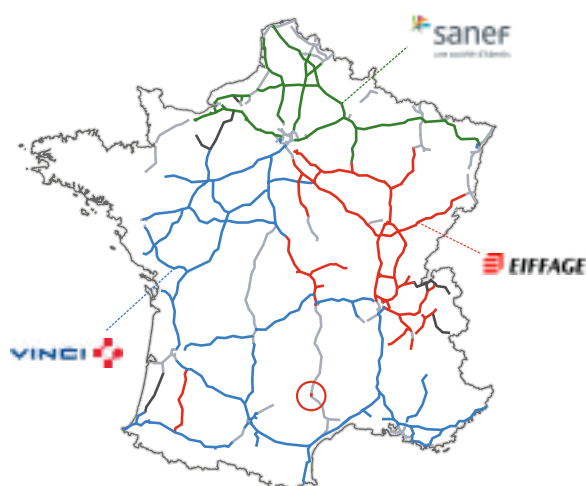
- **1955**
Création d'un cadre pour des concessions d'autoroutes publiques
- **1970**
Possibilité de créer des concessions à capitaux privés
- **1999/2000**
Obligation de mise en concurrence pour les nouvelles sections
- **2006**
Privatisation des principales sociétés concessionnaires historiques
- **2016**
Prise de compétence de l'ART sur le secteur autoroutier concédé

Dimensionnement du réseau autoroutier concédé

Réseau concédé réparti par société (2021)



Réseau associé aux 3 groupes principaux



Chiffres clés 2021*

19 
concessionnaires

20 
contrats de concession

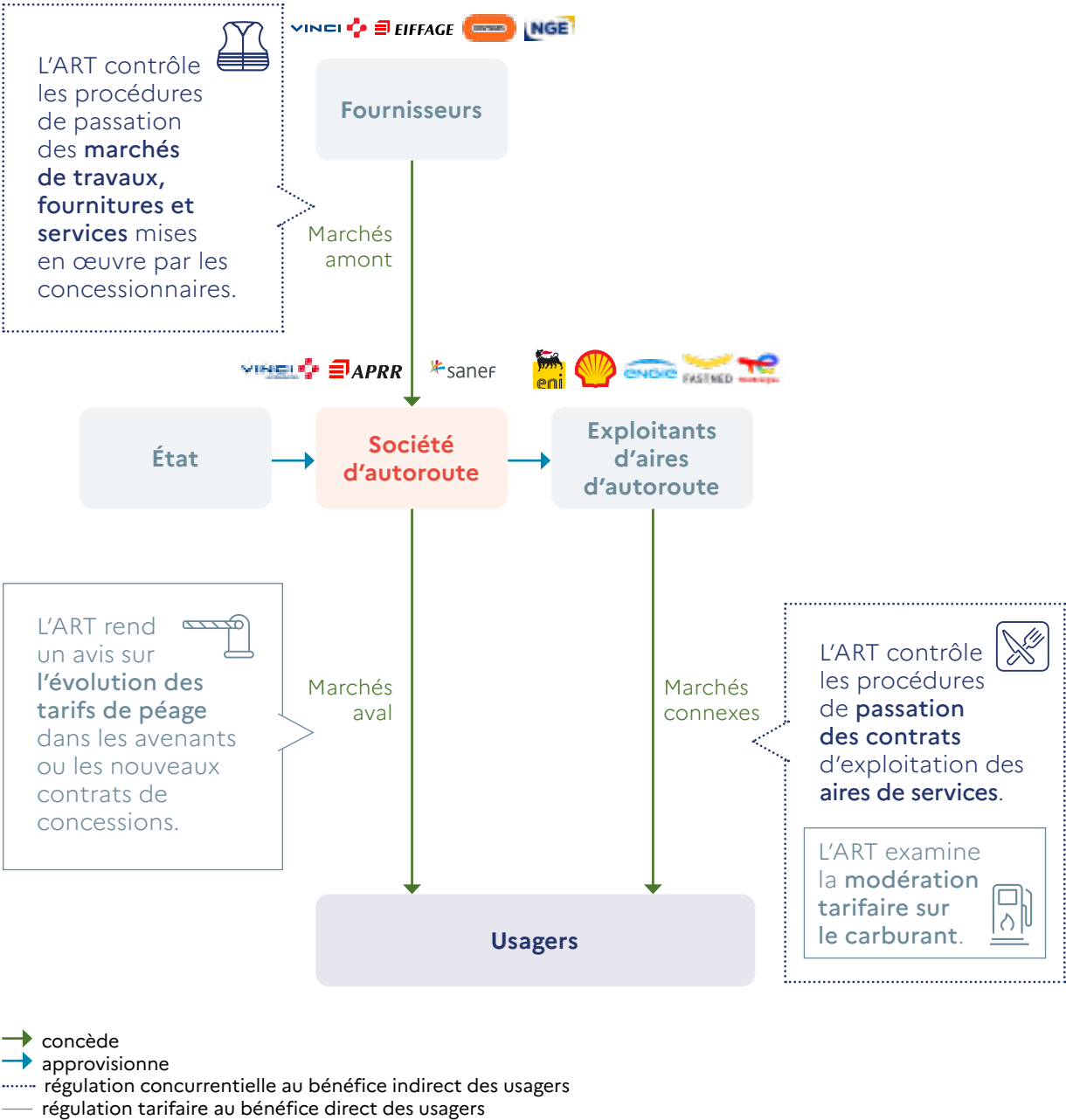
3 
grands groupes

9 000  km
d'autoroutes concédées
dans le périmètre
de compétence de l'ART

360 
aires de services avec
distribution de carburant
et **600** aires de repos

*Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Un secteur autoroutier faisant intervenir l'ART à différentes étapes



Chiffres clés 2021*

Trafic de

91,5 Mds
de véhicules.km, dont 76,7
pour les véhicules légers
et 14,8 pour les poids lourds



7,8 cts €
de péage en moyenne
par kilomètre pour
les véhicules de classe 1



10,6 Mds €
de chiffre d'affaires



97,0 %
des recettes provenant du péage



74,1 %
de marge d'EBITDA



1,8 Mds €
d'investissements réalisés



26,3 Mds €
d'endettement net



3,3 Mds €
de dividendes versés

*Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.



L'ART met son expertise au service d'une plus grande transparence du secteur autoroutier et d'un rééquilibrage des relations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

En 2022, elle a contribué à réduire les péages de 28 millions d'euros en assistant le concédant, au travers de quatre avis sur des avenants à des contrats de concession, dans ses négociations avec les concessionnaires.

Le régulateur n'a pas non plus négligé les enjeux écologiques : il a joué un rôle actif dans le déploiement des bornes de recharge électrique sur le réseau concédé et s'est assuré que la concurrence favorise des investissements de qualité tout en offrant des tarifs modérés.

Enfin, l'ART participe activement aux réflexions sur l'échéance des concessions historiques. Reconnaisant qu'il est urgent de définir le futur modèle de gestion du réseau autoroutier, elle propose, dans son second rapport sur l'économie générale des concessions, des pistes d'action pour mieux réguler le secteur.



Maîtriser le niveau des péages autoroutiers et contrôler les contrats passés par les sociétés d'autoroutes au bénéfice des usagers

L'action de l'ART contribue directement à limiter la hausse des péages autoroutiers et, plus généralement, les dépenses des usagers sur l'autoroute. Ainsi, le régulateur appuie le concédant dans ses négociations avec le concessionnaire lorsque la réalisation d'une infrastructure est envisagée en échange d'une hausse de péage. Il suit la rentabilité des concessions pour en comprendre les déterminants et, partant, mieux l'encadrer. L'ART contribue enfin à modérer les prix des carburants en faisant évoluer, par ses avis, les pratiques des concessionnaires en matière de passation de contrats d'exploitation des aires de services.

Veiller au juste prix des péages, grâce aux avis rendus sur les projets d'avenants aux contrats de concession

L'ART est consultée pour avis sur toute modification d'un contrat existant dès lors qu'elle a un impact sur les péages acquittés par l'usager.

En effet, les contrats de concession sont régulièrement modifiés, via des avenants, pour faire réaliser par le concessionnaire des investissements non prévus au contrat (par exemple, un échangeur), en contrepartie d'une augmentation des péages perçus par celui-ci. Or, il a été établi que, dans les négociations entre l'État et les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), le rapport de force est favorable à ces dernières. Le code de la voirie routière prévoit donc la consultation de l'ART sur tout projet d'avenant à un contrat de concession dès lors qu'il a une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la concession.

En 2022, l'ART a été consultée sur quatre projets d'avenants, pour une hausse globale des péages de 660 millions d'euros¹.

Ces quatre projets d'avenants, correspondant aux contrats de plan des sociétés APRR, Area, Sanef et SAPN pour la période 2022-2026, prévoyaient la réalisation de 33 opérations.

660
millions €

C'est la hausse des péages
envisagée par le concédant
pour 4 avenants
ou 33 opérations
lorsqu'il a saisi l'ART

1. Somme des flux de péages prévisionnels jusqu'à la fin des concessions actualisés en 2022 à un taux « usagers » de 4,5 %.

Au travers des quatre avis qu'elle a rendus², l'ART a estimé que la compensation devait être réduite de 142 millions d'euros pour trois raisons.

01¹ Tout d'abord, l'ART a établi que les coûts prévisionnels étaient surévalués. En se fondant sur une analyse détaillée des coûts, elle a conclu qu'ils étaient surestimés à hauteur de 63 millions d'euros. À cela s'ajoutait, concernant les coûts, la recommandation de retirer une opération, l'écopont de Saverne, car les études étaient insuffisamment avancées pour réaliser une estimation prévisionnelle satisfaisante. Ce retrait aurait réduit la compensation nécessaire de 25 millions d'euros.

02¹ Ensuite, l'ART a relevé que les hypothèses de trafic, qui permettent d'estimer l'impact de la hausse de péage sur les recettes à venir, étaient sous-estimées. Leur révision à la hausse aurait permis une économie de 7 millions d'euros.

03¹ Pour finir, l'ART a estimé que certaines compensations n'étaient pas justifiées, notamment que la réalisation de places de stationnement dédiées aux poids lourds prévue dans les avenants aux contrats de concession Sanef et SAPN pourrait relever d'une obligation préexistante des concessionnaires, si bien qu'une part de la réduction des indus financiers³ prévue dans les avenants aux contrats n'avait pas de contrepartie valable.

L'ART a estimé que la hausse des péages avait été surévaluée de

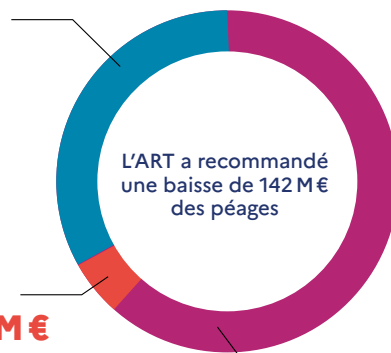
142
millions €

En plus de ces corrections, l'ART a proposé le recours à des clauses de partage des risques, qui sont susceptibles de limiter le péage (voir *Focus sur un point de doctrine*).

L'ART estime que la hausse de péages sur les quatre projets d'avenants aurait pu être réduite de 142 millions d'euros

48 M €

Une partie des compensations à hauteur de 48 M € de péages, pourraient être non justifiées



7 M €

Les hypothèses de trafic, et donc les recettes, seraient sous-estimées (7 M € de péages)

88 M €

Les coûts d'investissement pourraient être réduits de 88 M € (y compris retrait de l'écopont de Saverne)

Source : ART

2. Avis n° 2022-030 et n° 2022-031 du 21 avril 2022 et avis n° 2022-054 et n° 2022-055 du 26 juillet 2022.

3. Les indus financiers sont des recettes de péages déjà prélevées liées à des investissements non encore réalisés car en retard ou abandonnés.

Focus sur un point de doctrine: sous réserve qu'elles soient correctement calibrées, les clauses de partage des risques permettent de limiter le péage tout en garantissant l'efficacité du concessionnaire

Pour le régulateur économique qu'est l'ART, le recours à des clauses de partage des risques entre l'État et chaque concessionnaire est pertinent dans le cadre de la négociation d'avenants, à condition que ces clauses soient convenablement calibrées.

Engénéral, l'évolution des prix joue à plusieurs titres sur l'équilibre économique des avenants. Dans un contexte où les prix sont fortement volatils, il est particulièrement hasardeux d'effectuer des projections. Par conséquent, l'intégration de clauses de partage intégral des risques liés à l'inflation des prix de la construction est souhaitable pour éviter que les péages n'intègrent un coût trop important de couverture contre ces risques, exogènes, c'est-à-dire sur lesquels le concessionnaire ne peut exercer d'influence.

Dans le cas de l'avenant au contrat de concession Sanef, les coûts prévisionnels de l'aménagement d'un écopont à Saverne, sur l'autoroute A4, n'avaient pas été établis à partir d'études approfondies et paraissaient excessifs.

Dans son avis n° 2022-054 du 26 juillet 2022, l'ART a recommandé, dans l'hypothèse où le concédant ne souhaiterait pas différer l'opération pour mener les études adéquates, de réduire le niveau de la compensation des coûts de construction par le péage prévue par défaut, et de mettre en place un mécanisme de partage des risques pour compenser un éventuel écart entre les coûts réellement observés et la compensation accordée, sans toutefois brider l'incitation du concessionnaire à l'efficacité.



Le saviez-vous ?

Qu'est-ce qu'une clause de partage des risques ?

Une clause de partage des risques est une clause contractuelle qui atténue le principe des « risques et périls » prévalant usuellement dans les contrats de concession : au lieu de supporter seul toutes les conséquences financières de paramètres qui s'écartent des prévisions, le concessionnaire « partage » (avec le concédant ou avec les usagers) les gains ou les pertes non prévues. Ce type de mécanisme peut s'avérer utile lorsque la couverture d'un risque donné est moins coûteuse si la prise en charge des conséquences est partagée que si le concessionnaire le prend en charge dans sa totalité (par le biais d'une augmentation de péage).

Les hypothèses d'évolution des prix qui ont servi de base à la négociation initiale ont été, pour l'essentiel, fixées avant le déclenchement du conflit en Ukraine et le choc inflationniste qui a suivi. Par la suite, les augmentations de péages n'ont pas été rehaussées pour en tenir compte, car le concédant a pu s'appuyer sur les estimations de coûts de l'ART dans sa négociation : il a estimé que les hausses de prix étaient en partie compensées par la surestimation des coûts. La prise en compte de l'évolution des prix ne s'est finalement traduite que dans les avenants aux contrats de concession Sanef et SAPN, avec une consommation de recettes de péages liées à des investissements non encore réalisés (encore appelées « indus financiers ») augmentée de 6 millions d'euros. Globalement, les coûts prévisionnels ont été réduits à hauteur de 28 millions d'euros de péages. L'ART regrette cependant que le concédant n'ait pas tenu compte de ses autres recommandations, en particulier celles relatives aux clauses de partage des risques sur les indices de prix de la construction.

Le concédant a pu exploiter les analyses de l'ART pour mieux négocier les avenants et, *in fine*, contenir la hausse de péage de 28 millions d'euros sur le périmètre des quatre avenants soumis à l'ART en 2022.

L'ART a par ailleurs identifié trois pistes d'amélioration pour de futurs projets d'avenants. Le rôle du régulateur ne se limite en effet pas à un contrôle en droit : en particulier, l'ART formule des recommandations pour améliorer à moyen terme la sélection et le financement des investissements.



Recommandations

01

Vérifier plus précisément que les avantages procurés par les opérations d'investissement sont proportionnés à leurs coûts

Des évaluations plus précises, s'appuyant sur des méthodes socio-économiques, permettraient de s'assurer que les investissements les plus efficaces pour la collectivité, si ce n'est pour les usagers, soient retenus.

02

Retenir une structure tarifaire conforme à la logique d'usager-payeur

Il est plus juste et plus efficace de faire financer des parkings sécurisés pour les poids lourds ou une section adossée à une section existante uniquement par les usagers concernés et ce, d'autant plus qu'ils sont aisément identifiables.

03

Conduire une étude de « concédabilité » pour justifier l'accroissement du périmètre d'une concession sans mise en concurrence

Des analyses poussées, notamment des modélisations de trafic, sont nécessaires pour s'assurer de l'impossibilité d'une mise en concurrence, comme le demande la loi.



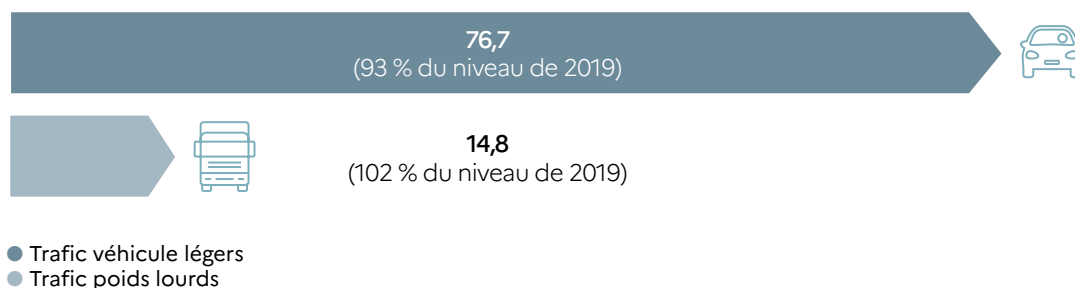
Informer de la rentabilité du secteur autoroutier

Comprendre l'économie des concessions d'autoroutes est un préalable indispensable pour un débat éclairé sur la meilleure approche pour encadrer la rentabilité du secteur et maîtriser les péages. L'ART y concourt de deux manières : d'une part, en fournissant une information conjoncturelle à travers sa synthèse annuelle des comptes des sociétés concessionnaires et, d'autre part, en suivant la rentabilité des concessions.

La synthèse des comptes pour l'exercice 2021 montre une nette amélioration de la situation financière des sociétés d'autoroutes

La synthèse des comptes des SCA pour l'exercice 2021 souligne le retour des principaux indicateurs financiers à leur niveau antérieur à la crise sanitaire. En général, ils se rapprochent de leur niveau de 2019 et, dans certains cas, les dépassent.

Indicateurs de trafic en 2021 (milliards de véhicules-kilomètres)



Indicateurs financiers en 2021

10,3 mds €
de chiffre d'affaires
(péages)
Soit 98 % du niveau
de 2019



3,3 mds €
de dividendes versés
Soit 105 % du niveau
de 2019



3,9 mds €
de résultat net
Soit 111 % du niveau
de 2019



1,8 mds €
d'investissement
Soit 95 % du niveau
de 2019



Source : ART

Le suivi de la rentabilité des concessions fait ressortir des pistes pour améliorer les contrats.

Suivre la rentabilité des concessions est un outil précieux pour comprendre comment les clauses contractuelles façonnent l'équilibre économique d'une concession. Ainsi, depuis 2017, l'ART suit l'évolution de la rentabilité des concessions en mesurant leur taux de rentabilité interne (TRI).

Analyser l'évolution de la rentabilité permet d'abord de mettre en perspective l'impact d'événements ponctuels sur la rentabilité globale de la concession, c'est-à-dire sur la rémunération des capitaux engagés incorporée dans les péages sur toute la durée de la concession. Par exemple, si, sur la période 2017-2021, le TRI des SCA a baissé, cette diminution est restée relativement modérée, malgré les effets de la crise sanitaire. En dépit d'une baisse

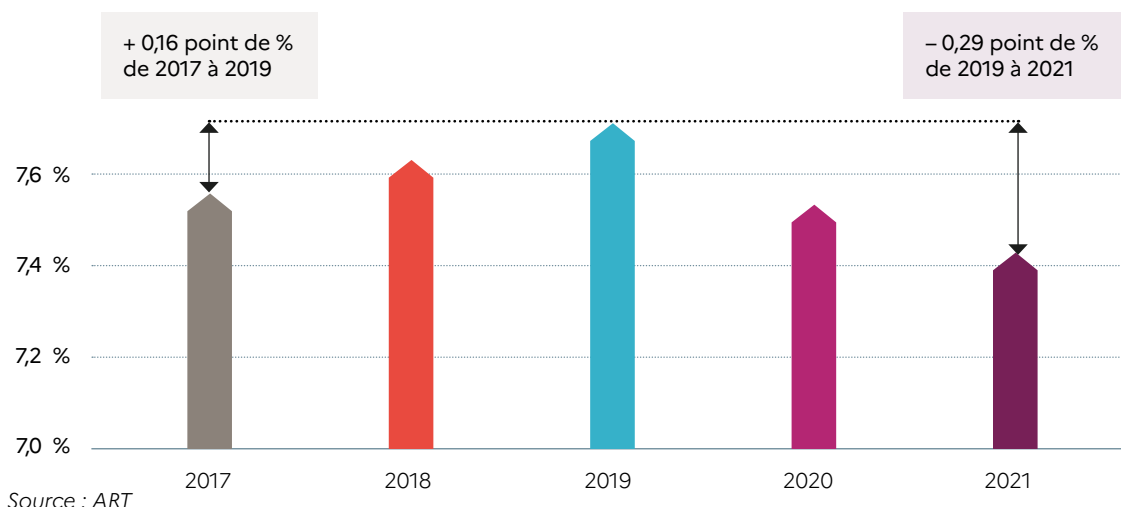
de 22 % des trafics autoroutiers en 2020, la rentabilité des concessions historiques n'a décliné que de 0,13 point de pourcentage depuis 2017. En effet, d'une part, compte tenu de la durée des concessions, même des évolutions massives des dépenses et des recettes ne modifient pas substantiellement le TRI, tant qu'elles restent conjoncturelles ; d'autre part, les SCA ont bénéficié, sur la période, de baisses de fiscalité qui n'ont pas été répercutées dans les péages, notamment de la réduction de la contribution économique territoriale et de la baisse du taux d'impôt sur les sociétés.

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que le taux de rentabilité interne des concessions ?

C'est la rémunération des apporteurs de capitaux (actionnaires et créanciers) incorporée dans le péage sur toute la durée de la concession. Il s'agit de l'indicateur que suit l'ART pour analyser la rentabilité des concessions autoroutières dans leur ensemble. L'ART a rendu compte de ce suivi dans son second rapport sur l'économie des concessions, publié en janvier 2023.

La rentabilité des concessions historiques a décliné de 0,13 point de pourcentage entre 2017 et 2021



Analyser les déterminants de la rentabilité des concessions permet aussi d'identifier des pistes pour mieux concevoir les contrats de concession à l'avenir.

L'ART a ainsi analysé les règles relatives aux augmentations annuelles des péages. Celles-ci suivent une logique d'indexation : le péage augmente avec l'inflation. Il est classique de recourir à ce type de mécanisme car cela protège le concessionnaire

d'évolutions de contexte sur lesquelles il n'a pas d'emprise. Néanmoins, l'analyse du régulateur a permis d'identifier que le

paramétrage retenu actuellement, dans le contexte de forte inflation, se révélerait bénéfique. Pour les concessionnaires car leurs

recettes augmenteront davantage que leurs charges. Dans le cas des concessions historiques, le gain cumulé pourrait s'élever à 5,4 milliards d'euros courants jusqu'à la fin des contrats. Cela ne signifie pas, pour autant, qu'il y a un déséquilibre des contrats en faveur du concessionnaire : si, au

contraire, l'inflation se révélait très inférieure aux prévisions, le concessionnaire serait perdant.

“

Le paramétrage retenu actuellement, dans le contexte de forte inflation, se révélerait bénéfique pour les concessionnaires car leurs recettes augmenteront davantage que leurs charges.

Contrôler la passation des contrats de sous-concession pour les aires de services et contribuer à modérer le prix des carburants

Les aires de services sont une composante essentielle du service public autoroutier. Le réseau autoroutier concédé français en compte plus de 360, sur lesquelles sont proposés des services de distribution de carburant, de restauration, et où sont établis des boutiques et des hôtels. Ces activités sont principalement externalisées auprès de tiers via des contrats dits de « sous-concession ».

Les dépenses effectuées sur les aires de services représentent une part importante du coût supporté par l'utilisateur de l'autoroute : elles s'élevaient à 4,2 milliards d'euros en 2019, soit près d'un tiers du montant des péages.

**4,2
milliards €**

C'est le montant des dépenses effectuées par les usagers en 2019 sur les aires de services

Or les usagers de l'autoroute sont captifs des aires de services, ce qui a conduit le législateur à encadrer les modalités de passation des contrats de sous-concession pour en modérer les tarifs. Sortir du réseau autoroutier concédé pour s'approvisionner en carburant nécessite un détour, et que les usagers sont prêts à payer un prix plus important pour s'approvisionner en carburant sur les aires de service du réseau autoroutier pour l'éviter. Il y a donc un risque de prélèvement de rente. C'est pourquoi les SCA sont assujetties à des obligations de publicité et de mise en concurrence pour l'attribution de contrats de gestion des aires de service, dont l'ART contrôle le respect. Le régulateur porte une attention particulière aux dispositions prises par les SCA pour modérer le prix des carburants.

En 2022, l'ART a rendu trente-cinq avis relatifs à des contrats de sous-concession (pour un total de 148 aires de services et 6 aires de repos), dont neuf portaient sur des contrats de distribution de carburant (pour un total de 29 aires). La majorité des autres avis portaient sur des contrats de mise à disposition d'installations de recharge pour véhicules électriques (voir la section dédiée à ce sujet).

L'action de contrôle de la passation des contrats de sous-concession pour les aires de services mise œuvre par l'ART en 2022 s'est traduite par une économie de 140 millions d'euros pour les usagers (cumulés sur la durée de vie des contrats de sous-concession).

Le régulateur s'assure que les procédures mises en place par les SCA font jouer la concurrence pour offrir le prix le plus bas pour l'utilisateur. Son contrôle porte notamment sur l'analyse des offres réalisée par les SCA : celle-ci doit prendre en compte les engagements de modération tarifaire des candidats.

Finalement, les neuf procédures portant sur des contrats de distribution du carburant⁴ ont abouti, toutes choses égales par ailleurs, à une réduction de 8,6 centimes d'euros par litre par rapport aux précédents contrats. Compte tenu du volume de vente des 29 aires concernées⁵, il s'agit d'une économie annuelle de 14 millions d'euros. Cumulés sur la durée de vie des contrats de sous-concession, c'est, à terme, 140 millions d'euros que l'ART aura fait économiser aux usagers.

Les avis de l'ART ont aussi permis de formuler des recommandations pour un meilleur encadrement des obligations de modération tarifaire. En 2022, l'ART s'est intéressée aux montants des sanctions appliquées aux sous-concessionnaires en cas de non-respect des termes du contrat et à la manière dont les engagements pris en matière de modération tarifaire étaient formulés afin que celle-ci soit effective.

140
millions €

C'est l'économie
réalisée par les usagers
sur la distribution
de carburant grâce à l'ART

En 2022, l'ART a émis deux recommandations pour un meilleur encadrement des obligations de modération tarifaire



Recommandations

01



Tenir compte des variations infra-hebdomadaires de fréquentation des aires et des poids des différents carburants pour apprécier la portée des engagements de modération tarifaire

- Comparer les offres sur le fondement des engagements moyens des candidats ne permet pas de sélectionner celle qui est la plus favorable aux usagers pris dans leur ensemble.
- Les engagements de modération tarifaire devraient être déclinés à la fois à une échelle infra-hebdomadaire et pour chaque type de carburant.

02



Calibrer les sanctions pécuniaires en cas de non-respect des engagements de modération tarifaire de sorte qu'elles soient dissuasives

- Les sanctions financières forfaitaires sont faibles au regard des volumes de vente concernés.
- La sanction devrait dépendre de l'écart entre le plafond de prix annoncé et le prix appliqué, du volume vendu lors du constat du non-respect de l'engagement, de la fréquence des contrôles et d'un coefficient incitatif.

4. Parmi les neuf procédures (soit 29 aires) portant sur le carburant, huit procédures (soit 28 aires) sont prises en compte dans le calcul, étant donné que l'avis correspondant à l'aire de la Bruche (Arcos) est relatif à une cession de contrat et ne concerne donc pas la modération tarifaire sur le carburant.

5. Idem.

Garantir l'exercice d'une concurrence effective pour les marchés passés par les SCA

L'intégration verticale de certaines SCA avec des activités de travaux publics est susceptible d'affecter la concurrence dans le secteur des travaux publics autoroutiers, ce qui pourrait, sur le long terme, conduire à des péages plus élevés. D'une part, les SCA constituent un débouché incontournable pour les entreprises actives dans le secteur des travaux publics autoroutiers. D'autre part, certaines SCA sont intégrées dans des groupes de travaux publics : il y a donc un risque d'attribution préférentielle de leurs marchés à des entreprises liées, ce qui peut aboutir à l'éviction des entreprises concurrentes. Sur le court terme, cette situation n'a pas d'impact sur le niveau des tarifs de péage qui sont fixés par les contrats de concession et les avenants existants, mais elle en a sur le long terme : fausser le jeu de la concurrence nuit à l'efficacité du secteur et pourrait *in fine* surenchérir les péages.

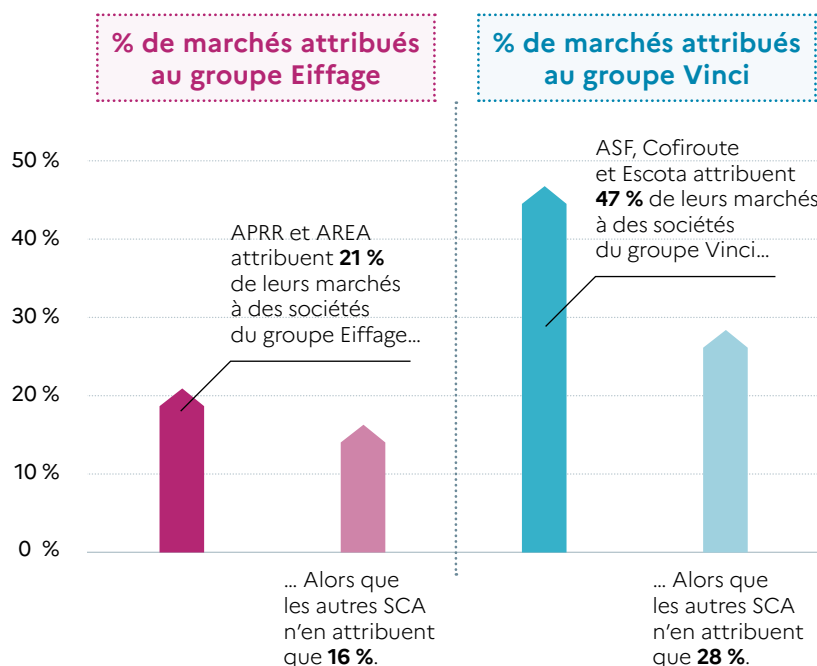
C'est pourquoi les SCA sont soumises à des obligations lors de la passation de leurs marchés et à un double contrôle. Des commissions des marchés, internes aux SCA et composées en majorité de membres indépendants, opèrent un premier contrôle des projets de marchés et d'avenants des SCA historiques. L'ART exerce un contrôle de second niveau des projets de marchés et d'avenants de toutes les SCA afin de vérifier qu'elles se conforment à leurs obligations de publicité et de mise en concurrence. Elle a la possibilité d'initier devant le juge un référé précontractuel ou contractuel, lorsqu'elle estime que ces obligations ont été méconnues.

En 2022, l'ART a en particulier finalisé une action de contrôle de la structuration des achats des SCA. Engagé en 2021, celui-ci visait à s'assurer que les SCA ne se soustraient pas à leurs obligations en scindant artificiellement leurs achats afin de passer en dessous des seuils de publicité et de mise en concurrence. Constatant des irrégularités dans la passation de certains marchés, l'ART a été amenée à saisir le juge d'un référé contractuel (voir focus sur le jugement rendu par le Tribunal judiciaire de Nanterre).



En 2022, l'ART a également publié son 7^e rapport sur les marchés passés par les SCA. Elle constate notamment qu'en 2021 le montant global des marchés passés par les SCA sur les marchés a diminué. Ainsi, les SCA n'ont contractualisé que 530 millions d'euros de marchés de travaux, soit un niveau inférieur à ceux observés depuis 2017. Dans ce contexte, les SCA des groupes Vinci et Eiffage ont attribué plus de marchés à leurs entreprises liées que le reste du secteur. L'Autorité restera attentive à l'évolution de ce phénomène en 2022.

En 2022, les SCA affiliées à des grands groupes ont attribué plus de marchés à leurs entreprises liées que les autres SCA



Un jugement rendu par le Tribunal judiciaire de Nanterre confirme l'analyse de l'ART

Les 1^{er} et 2 mars 2022, l'ART a saisi le Tribunal judiciaire de Nanterre d'un référé contractuel concernant deux marchés de travaux passés par la société ASF sans procédure formalisée.

Dans un jugement rendu le 14 octobre 2022, le juge judiciaire a confirmé l'analyse de l'ART : les travaux objet des deux marchés litigieux constituaient une seule et même opération ; au regard de leur montant cumulé, ils auraient dû faire l'objet d'un marché passé selon une procédure formalisée.



**Accompagner
des investissements,
notamment
écologiques, dans
le secteur autoroutier**

L'ampleur des émissions de gaz à effet de serre de la route fait de sa décarbonation un enjeu national. Pour y répondre, l'infrastructure autoroutière devra s'adapter. L'action de l'ART contribue à accompagner le secteur dans la réalisation de ces investissements, notamment dans leur sélection et la définition des modalités de financement.

Contribuer au renouvellement du parc de véhicules

L'ART a accompagné le déploiement rapide des bornes de recharge électrique sur le réseau concédé. Fin 2022, une large majorité des aires de services du réseau concédé étaient équipées d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), contre 25 % en juin 2020. Le rapide déploiement des IRVE sur le réseau concédé est le résultat de plusieurs modifications réglementaires

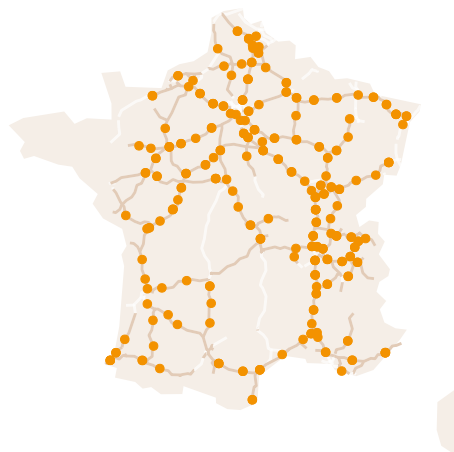
portant sur les obligations des SCA en matière d'équipement des aires de services ainsi que sur les moyens à mettre en œuvre pour remplir ces obligations. L'ART a accompagné ce déploiement, dans un premier temps par ses avis sur les projets de textes réglementaires, et dans un deuxième temps par le contrôle des procédures de passation.

Une grande partie des aires de services sont équipées d'installations de recharge pour véhicules électriques de grande puissance au 31 décembre 2022

En 2020 et en 2021, l'ART a été consultée sur des modifications réglementaires visant :

- à définir et dimensionner les obligations des concessionnaires en matière de mise à disposition d'IRVE sur les aires de services⁶ - l'ART a en particulier recommandé que les investissements correspondants soient financés directement par les usagers des IRVE et non, comme cela avait été envisagé, par une hausse des péages ; l'ART a été entendue sur ce point ;
- à simplifier la passation des contrats portant exclusivement sur l'installation et l'exploitation d'IRVE, en instaurant une dérogation aux règles de publicité et de mise en concurrence prévues pendant une durée de quatre ans⁷ - l'ART avait alors indiqué qu'elle serait particulièrement vigilante à ce que les mesures de publicité que les sociétés concessionnaires d'autoroutes allaient mettre en place permettent effectivement aux candidats potentiels de se manifester et suscitent la présentation de plusieurs offres concurrentes.

Par la suite, l'ART a pu vérifier que la rapidité du déploiement des IRVE ne s'est pas faite au détriment de la qualité des procédures de passation et donc de l'utilisateur. Les procédures de passation de contrats d'installation et d'exploitation d'IRVE ont été particulièrement nombreuses en 2022, amenant l'ART à rendre vingt-neuf avis sur des contrats portant sur l'exploitation d'IRVE pour un total de 146 aires de services (contre six avis portant sur neuf aires en 2021).



Note : seules les stations de recharge disposant d'une borne de puissance supérieure strictement à 50 kWh sont représentées.

Source : chargeprice

Ça Bouge

L'ART constate avec satisfaction que :

- les conditions de passation des marchés se sont traduites par un grand nombre de répondants pour les procédures portant sur les IRVE, avec en moyenne 7 candidats par appel d'offres, contre seulement 2 pour les procédures relatives aux autres types de sous-concession ;
- bien qu'elles n'y aient pas été contraintes, les SCA ont choisi de prendre en compte les engagements de modération tarifaire des candidats dans leur analyse des offres ; certains des contrats signés prévoient également que les prix pratiqués sur autoroute ne peuvent être différents de ceux pratiqués hors du réseau concédé, garantissant aux conducteurs de véhicules électriques une énergie au prix juste.

6. Avis n° 2020-058 du 10 septembre 2020 portant sur le projet de décret relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique.

7. Avis n° 2021-022 du 18 mars 2021 relatif au projet de décret portant expérimentation pour le déploiement des points de recharge pour véhicules électriques sur le réseau autoroutier et modifiant les critères des appels d'offres des installations commerciales.

Évaluer, dans le cadre de son contrôle des projets d'avenants aux contrats de concession, l'utilité pour les usagers des investissements envisagés, notamment ceux favorisant les nouveaux usages de la route

Un des principaux leviers identifiés pour réduire les émissions polluantes de l'autoroute est d'en favoriser de nouveaux usages. Il s'agit d'abord d'encourager le covoiturage : la pratique connaît effectivement une croissance soutenue et de nombreuses études convergent pour établir que le potentiel de croissance est particulièrement important. Il s'agit aussi de développer des lignes d'autocar express le long des axes routiers structurants. Ces lignes d'autocar permettent de concentrer les flux, tout en complétant l'offre ferrée, par des liaisons de pôle à pôle.

Or, développer le transport par autocar et le covoiturage sur le réseau autoroutier nécessite des investissements. Des aires de covoiturage peuvent être développées aux abords des échangeurs autoroutiers, qui constituent en effet des points de rencontre naturels. De même, des voies réservées au covoiturage peuvent être mises en place aux abords des grandes agglomérations. Enfin, la mise en place des voies dédiées permettant la circulation des autocars en site propre et la création des pôles multimodaux permettant le rabattement du trafic automobile sur des lignes express de transport collectif sont envisagées par de nombreuses agglomérations.

Dans le cadre de son contrôle des projets d'avenants, l'ART accompagne le concédant dans le choix de ces projets. En effet, lorsque l'ART analyse les investissements envisagés sur le réseau autoroutier, elle cherche à en contre-expertiser les bénéfices pour s'assurer qu'ils justifient les hausses de péages demandées aux usagers. Cette analyse est

essentielle, car la propension à payer des usagers pour financer de tels aménagements (via des hausses de péages) est limitée et il importe donc de choisir les projets les plus efficaces.

En 2022, l'ART a été amenée à conduire ses analyses sur plusieurs investissements inscrits dans les contrats de plan autoroutiers 2022-2026. À ce stade, son constat est que les projets sont insuffisamment étudiés : plus de soin dans leur sélection, leur conception et leur dimensionnement est nécessaire. L'ART a notamment pu constater que les études d'impact sont souvent sommaires. Dans certains cas, la justification du principe de l'opération et de son dimensionnement se limite à des éléments succincts : par exemple, le projet de voie réservée au covoiturage (VR2+) sur l'autoroute A6 était motivé par le seul constat de remontées de file, c'est-à-dire la pratique consistant, pour des deux-roues, à circuler entre deux files, que celles-ci soient à l'arrêt ou en mouvement.

“

La propension des usagers à payer étant limitée, il importe donc de choisir les projets les plus efficaces.

Rendre plus robustes les méthodes d'évaluation et faire un retour d'expérience sur les premiers aménagements réalisés est donc essentiel. L'ART a engagé des travaux méthodologiques pour accompagner le concédant en ce sens.

L'ART alimente la réflexion sur l'avenir du secteur : la décarbonation des poids lourds est essentielle mais aucune technologie n'est mature à ce stade

La décarbonation des poids lourds est essentielle mais techniquement complexe : à ce stade, aucune solution n'est mature à la fois sur le plan technique et sur le plan économique.

Une première option consisterait à suivre la même stratégie que pour les véhicules légers : inciter à l'achat de poids lourds à batterie et déployer un réseau de bornes de recharge électrique adaptées sur les grands axes de circulation. Cette approche est cependant techniquement complexe et coûteuse pour les transporteurs.

Une deuxième option, parfois dénommée « autoroute électrique », consisterait à recourir à des recharges « en route ». Les véhicules seraient alimentés en électricité par des caténaires et un rail central ou par des dispositifs de recharge par induction installés sur la chaussée ou le long du ruban autoroutier. Plusieurs travaux soulignent l'intérêt de certaines de ces solutions, qui pourraient être globalement moins coûteuses que des poids lourds à batterie. Il existe toutefois des difficultés techniques à lever et des expérimentations doivent être conduites sur des sections de quelques kilomètres avant d'envisager des investissements plus conséquents.

Une troisième et dernière option consisterait à recourir à des poids lourds fonctionnant à l'hydrogène, via une pile à combustible. Une pile à combustible utilise la combustion du dihydrogène avec le dioxygène présent dans l'air pour produire de l'électricité ou de la chaleur. Cette combustion s'effectue par électrolyse inverse et rejette de la vapeur d'eau, ce qui fait de l'hydrogène une énergie propre. Il s'agit cependant d'une solution encore trop coûteuse pour être compétitive et les perspectives de réduction des coûts sont incertaines⁸.

8. Comité de prospective de la CRE, Appert O., Geoffron P., juin 2021, Le vecteur hydrogène.

Contribuer à préparer la fin des concessions actuelles et anticiper les futures modalités de gestion pour préserver au mieux les intérêts des usagers

L'ART a un rôle de conseil auprès du concédant sur l'évolution du secteur autoroutier concédé. Elle l'accompagne sur la gestion de la fin des contrats, en particulier dans la formalisation des objectifs de remise en état de l'infrastructure en fin de concession. Plus généralement, elle produit des études pour éclairer les choix à venir concernant la gestion du réseau autoroutier à l'échéance des concessions d'autoroutes historiques.

Garantir la qualité et le bon état de l'infrastructure autoroutière, notamment en accompagnant le concédant dans la fin des contrats

Un des principaux enjeux de la fin des contrats de concession autoroutiers qui doit intervenir entre 2031 et 2036 est de s'assurer que le concédant récupère l'infrastructure en bon état. Tous les contrats de concession imposent au concessionnaire de remettre

“

L'ART a invité l'État à défendre ses intérêts patrimoniaux.

au concédant l'infrastructure en « bon état » à la fin de la concession.

La période qui s'ouvre s'annonce comme une phase sensible, car les dépenses de remise en état pourraient représenter des montants importants et les SCA pourraient être peu enclines à les réaliser compte tenu du faible bénéfice qu'elles peuvent espérer tirer d'investissements effectués en fin de contrat.



Dès 2020, l'ART a analysé les obligations du concessionnaire et a invité l'État concédant à défendre ses intérêts patrimoniaux en retenant une définition ambitieuse du « bon état ». L'ART relevait que la rédaction laconique des contrats, s'agissant du « bon état », imposait au concédant de se montrer vigilant pour défendre ses intérêts patrimoniaux. Elle soulignait que plusieurs acceptions de la notion de « bon état » étaient possibles. Elle appelait à retenir l'approche dite « parfaitement objectivée » qui tient compte de ce qui est exigible par le contrat tout en restant dans les limites du raisonnable.

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que le bon état de retour des biens en fin de concession ?

.....
Il existe quatre définitions possibles du bon état de retour des biens en fin de concession

Le bon état courant

S'appuyer sur les indicateurs de qualité de service suivis en cours de contrat, avec le risque que ces derniers se révèlent non pertinents ou insuffisants pour évaluer la pérennité du patrimoine



Le bon état optimisé

Chercher à minimiser, sur longue période, les moyens nécessaires pour atteindre les objectifs de qualité de service retenus



Le bon état parfaitement objectif

Définir le « bon état » à partir de critères exhaustifs et absolus spécifiquement conçus pour caractériser les infrastructures en fin de contrat



L'état neuf

Assimiler le « bon état » à l'état neuf – ce qui serait théoriquement concevable mais générerait des coûts disproportionnés et dégraderait excessivement la disponibilité des infrastructures en fin de contrat



En 2022, l'ART a accompagné le concédant dans une première déclinaison de ces préconisations, précisée dans une nouvelle annexe contractuelle relative au bon état en fin de contrat. En effet, dans le cadre des avis sur les avenants aux contrats de concession des sociétés APRR, Area, Sanef et SAPN, une annexe a apporté des précisions aux contrats sur le bon état. En enrichissant les contrats d'un référentiel technique de mesure⁹, cette annexe rend possible la mise en œuvre d'une définition ambitieuse du bon état. Les avenants contractualisent également la volonté des parties de travailler à une définition commune des critères d'appréciation du bon état en fin de concession – à défaut d'accord, il reviendra toutefois au concédant de procéder lui-même à la fixation de ces critères.

Il reste des points d'attention pour l'avenir.

Il faut tout d'abord finaliser au plus vite l'exercice : les contrats de concession prévoient que le concédant arrête le programme des travaux sept ans avant la fin des concessions. Il faut ensuite fixer le niveau d'exigence : le référentiel technique de mesure n'est qu'un outil et il reste à fixer des valeurs cibles qui préservent les intérêts patrimoniaux de l'État.



⁹. Dans le cadre de ces récents avenants, le suivi d'un nouvel indicateur, relatif à l'état structurel des chaussées (ISTRU), pour lequel des objectifs ont été établis, a été contractualisé.

Proposer des orientations pour l'avenir des autoroutes françaises

L'ART s'est attelée, dès 2022, à la préparation d'un deuxième rapport sur l'économie générale des concessions afin d'initier la réflexion sur le modèle de gestion des autoroutes à l'échéance des contrats historiques. Elle a en particulier soulevé la question des modalités de régulation du secteur envisageables à l'issue des contrats en cours afin de concilier la nécessité de proposer un modèle attractif pour les investisseurs et d'encadrer au plus juste sa rentabilité.

S'appuyant sur son expérience, elle a fondé ses recommandations sur l'observation du modèle actuel. Ce modèle de gestion déléguée possède en effet des qualités indéniables : il repose en particulier sur une logique d'usager-payeur qui crée un cadre efficace pour la réalisation d'investissements.



Il pourrait toutefois être amélioré sur trois points.

01 Le transfert des risques au délégataire doit être repensé, en particulier dans le cadre de négociations de gré à gré.

Lorsqu'un risque est maîtrisable par un acteur, il est pertinent de le lui faire porter, afin de minimiser le coût pour la collectivité. L'intérêt d'externaliser un risque non maîtrisable, en revanche, est moins évident. En particulier, le transfert de risques non maîtrisables devrait être évité dans le cadre de négociations de gré à gré.

02 La durée des futurs contrats, le cas échéant, doit être réduite par rapport à celle des contrats actuels.

Les contrats devraient être plus courts afin de permettre des remises en concurrence plus régulières. Il est primordial d'imaginer des mécanismes permettant de conjuguer une durée courte et des montants d'investissement potentiellement importants.

03 Des paramètres économiques et financiers établis en dehors de toute procédure concurrentielle doivent pouvoir être révisés.

Dans les cas où il s'avérerait impossible de mettre en place des contrats courts, il serait nécessaire de renforcer le cadre de régulation économique applicable aux avenants.

.....

Un contrat plus court est-il possible ?



La parole à...



De gauche à droite : David Martimort,
Philippe Bontems, Marie-Françoise Calmette

**Philippe Bontems,
Marie-Françoise Calmette
et David Martimort**

de Toulouse School of Economics

**Le continuel débat public autour
du juste prix des services autoroutiers
reflète les préoccupations des ménages
quant à la part croissante de leur budget
qui doit être aujourd'hui consacrée
aux transports.**

Philippe Bontems, Marie-Françoise Calmette et David Martimort sont tous les trois chercheurs à la Toulouse School of Economics. En 2022, dans le cadre d'un projet de recherche soutenu par l'ART, ils ont examiné les modalités de négociation des avenants aux contrats de concessions d'autoroutes et formulé des propositions d'évolution en s'appuyant sur les enseignements de la théorie des incitations. Leur rapport, « Menu de contrats pour les concessions d'autoroutes », est disponible sur le site de l'ART.

En tant qu'économistes, pourquoi vous êtes-vous intéressés au secteur autoroutier ?

Le transport autoroutier est au cœur de nos vies.

Tout d'abord, une fraction importante des biens et services continue à transiter sur ce réseau ; ce qui soulève des contraintes environnementales auxquelles l'économiste ne peut rester insensible.

Par ailleurs, le continuel débat public autour du « juste prix » des services autoroutiers reflète aussi les préoccupations des ménages quant à la part croissante de leur budget qui doit être aujourd'hui consacrée aux transports. À titre d'exemple, la crise des gilets jaunes trouve sans aucun doute son origine dans une crise du coût du transport. Ici encore, l'économiste se doit d'éclairer les termes d'un débat souvent dominé par les postures dogmatiques plus que par la raison.

Si vous ne reteniez qu'une recommandation pour une meilleure régulation du secteur, quelle serait-elle ?

Que la puissance publique puisse adopter des postures flexibles, loin des postures dogmatiques, et se dote à cet effet des expertises nécessaires.

Plus généralement, comment la recherche économique peut-elle nourrir la régulation et inversement ?

La recherche sur la régulation incitative, indubitablement associée aux travaux de Jean-Jacques Laffont et Jean Tirole et plus généralement à ceux de l'École d'Économie de Toulouse, nous offre un corpus de travaux et de réflexions qui trouve dans l'économie du transport un champ d'application particulièrement prometteur. A contrario, une meilleure connaissance sectorielle permet aux chercheurs que nous sommes de mieux appréhender les contraintes institutionnelles et politiques qui pèsent sur la décision publique ; ce qui suggère parfois de revisiter nos réflexions académiques pour les rapprocher de la réalité du terrain.

en savoir plus

**Rapport « Menu de contrats pour
les concessions d'autoroutes »**

[https://www.autorite-transport.fr/events/
webinaire-rencontres-gares-routieres-2022/](https://www.autorite-transport.fr/events/webinaire-rencontres-gares-routieres-2022/)

RÉGULER
LES AUTOCARS
ET L'ACCÈS AUX GARES
ROUTIÈRES





04

RÉGULER LES AUTOCARS ET L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES

PANORAMA

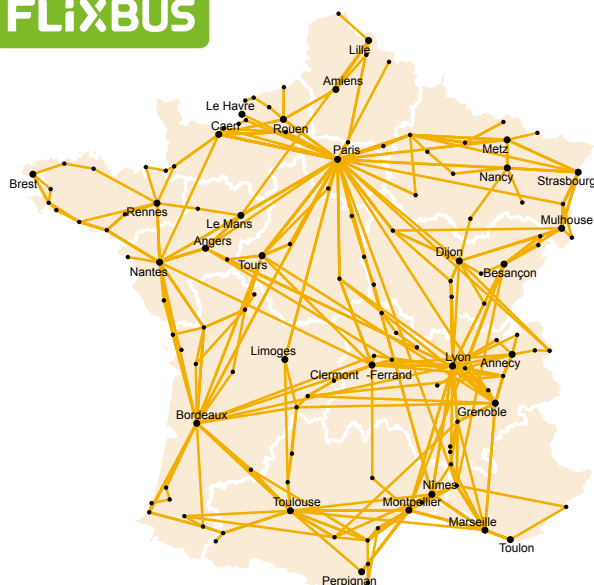
L'ART accompagne l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs, veille au bon fonctionnement de ce marché libéralisé et assure la régulation des gares routières, au bénéfice des usagers et des clients.

Le périmètre d'intervention de l'ART dans le transport routier de voyageurs



La structure du réseau pour les services d'autocars librement organisés en 2021

FLIXBUS



Chiffres clés 2021*

8
opérateurs fin 2021
dont 2 d'envergure nationale
(BlaBlaCar et Flixbus)



1 042
liaisons commercialisées



162
unités urbaines desservies



230
aménagements desservis
(dont 108 inscrits au registre)



52 M
d'autocars.km



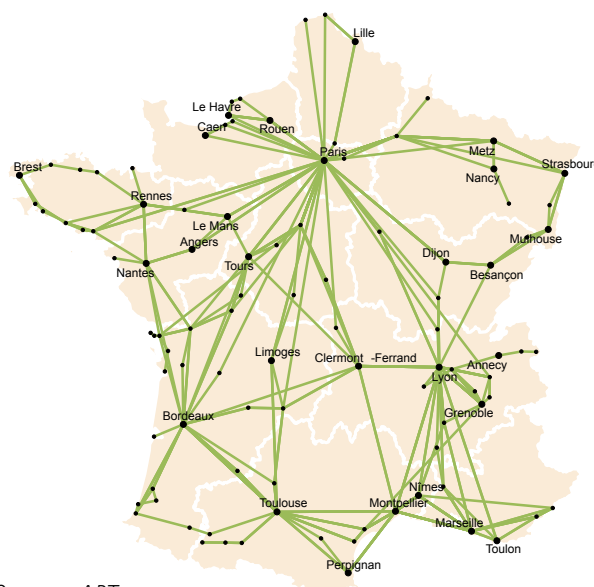
1 349
équivalents temps plein (ETP)
à fin 2021



27,6 g
d'équivalent CO₂
par passager.km (équivalent
aux rejets des passagers TER)



BlaBlaCar

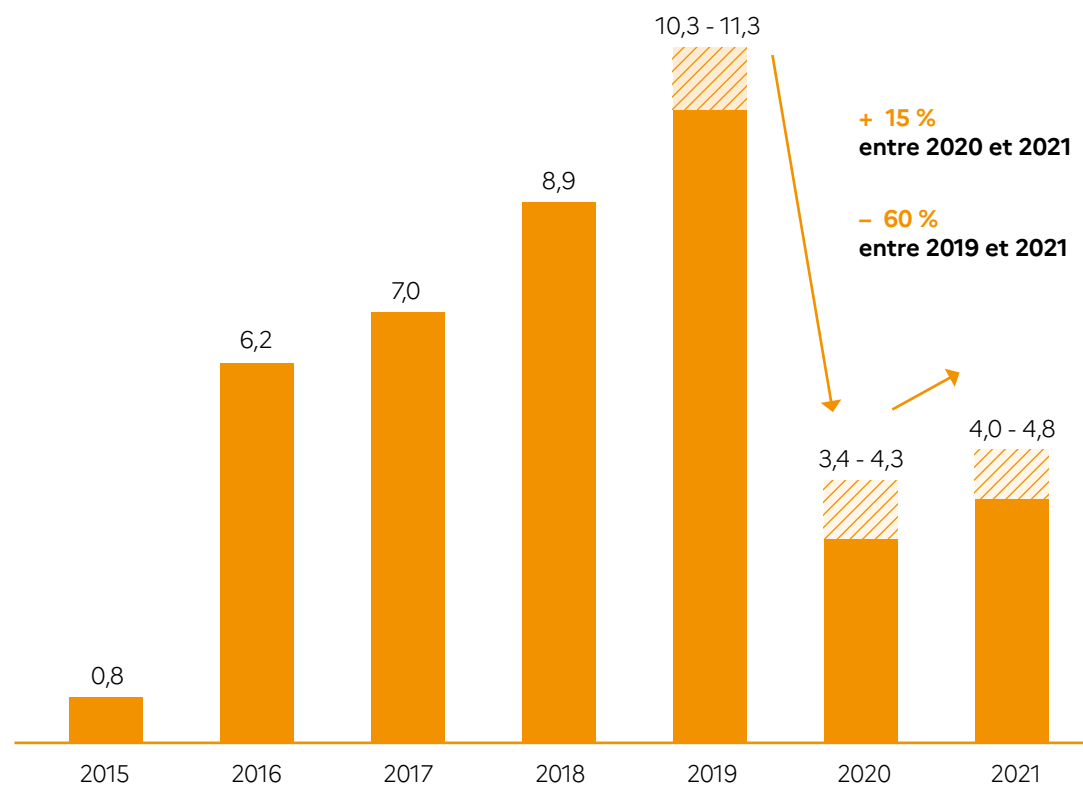


Source : ART

* Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Fréquentation des autocars librement organisés et résultats financiers

Nombre de passagers
(en millions)



Source : ART

Chiffres clés 2021*

4,0 M
à **4,8 M**
de passagers transportés



392
départs quotidiens



1,2 Md
à **1,4 Md**
de passagers.km



4,8 € HT
de recette par passager
aux 100 km



14,3 € HT
de recette par passager
pour un trajet moyen
de 299 km



57 M €
à **68 M €**
de chiffre d'affaires



*Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.



RÉGULER LES AUTOCARS ET L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES

L'ART accompagne, depuis 2015, l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs et veille au bon fonctionnement de ce marché libéralisé, au bénéfice des usagers et des clients.

Pour ce faire, le régulateur exerce d'abord une mission générale d'observation du marché. Ensuite, l'ART régule les gares et aménagements de transport routier. Enfin, l'ART régule les liaisons interurbaines de moins de 100 kilomètres pour prévenir les éventuels risques de déséquilibre économique des services de transports publics par les services librement organisés.

En 2022, le régulateur a notamment dressé un bilan de l'impact économique de la libéralisation et contrôlé que la situation de duopole dans ce secteur ne se traduise pas par des prix excessifs pour les usagers. Il a également mené des travaux avec les exploitants d'une quinzaine de gares routières afin d'améliorer les conditions d'accès des services librement organisés à ces infrastructures essentielles. Enfin, ayant constaté que la qualité de service en gares constitue un enjeu pour le marché, l'ART a initié un débat sur ce sujet avec les parties prenantes en en faisant le thème central de ses Rencontres gares routières 2022.

**Les autocars
libéralisés, un mode
de transport collectif
qui contribue
à la décarbonation
des transports**

Sept ans après l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs, la promesse initiale a été tenue : permettre aux usagers de se déplacer partout en France à bas coûts. C'est la conclusion d'une étude menée par l'ART en 2022 et restituée dans son rapport sur le marché du transport par autocar. Elle dresse un double constat.

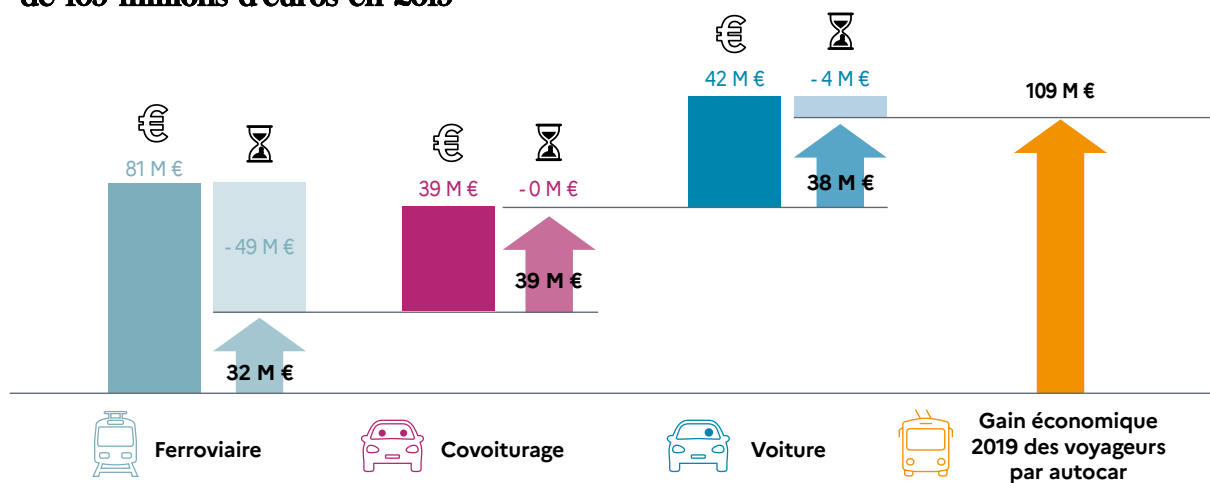
- Premièrement, en offrant une possibilité de déplacement peu onéreuse, l'ouverture à la concurrence a permis des gains socio-économiques pour les usagers, de l'ordre de 100 millions d'euros par an, en prenant 2019 comme année de référence.

- Deuxièmement, le développement de l'autocar libéralisé a effectivement réduit les émissions de CO₂. En offrant à de nombreux usagers la possibilité d'éviter un déplacement en voiture, ce sont 15 kT de CO₂ qui sont économisés annuellement grâce à l'autocar interurbain, soit l'équivalent de plus de quatre cent mille trajets Paris-Lille en voiture.



La promesse initiale a été tenue: permettre aux usagers de se déplacer partout en France à bas coûts.

La libéralisation du marché du transport par autocar a permis une économie de 109 millions d'euros en 2019



Perte de temps monétarisée

Gain monétaire

Méthode – La quantification du gain socio-économique (109 M €) est obtenue en additionnant les gains perçus par les voyageurs qui préfèrent l'autocar (i) au train (32 M €), (ii) au covoiturage (39 M €) et (iii) à la voiture particulière (38 M €). Pour chaque origine modale, les gains perçus sont obtenus en déduisant la perte de temps monétarisée (- 49 M€ pour le train, - 4 M € pour la voiture particulière) des gains monétaires (81 M € pour le train, 39 M € pour le covoiturage, 42 M € pour la voiture particulière).

Source : ART

109 €
millions d'euros
C'est l'économie réalisée pour les usagers

15 kT
de CO₂ économisés / an soit plus
de 400 000 trajets Paris-Lille en voiture



RÉGULER
LES AUTOCARS
ET L'ACCÈS AUX GARES
ROUTIÈRES

**Accompagner
le développement
des autocars libéralisés
et garantir l'accès
aux gares routières
au juste tarif**

Favoriser l'accès aux gares routières dans des conditions satisfaisantes et à des prix justes

Depuis 2015, l'ART accompagne le développement du marché des autocars libéralisés en s'assurant que les entreprises qui les exploitent puissent accéder dans des conditions satisfaisantes, notamment tarifaires, aux aménagements de transport routier tels que les gares routières.

Le régulateur veille à ce que le marché reste suffisamment concurrentiel, en particulier pour que les usagers d'autocars libéralisés aient accès à une offre de services de transport abordable.



Reconnaissant que les gares routières sont des infrastructures indispensables pour le développement du marché des autocars libéralisés, le législateur a chargé l'ART d'en contrôler les règles d'accès. Le régulateur s'assure, à ce titre, que ces règles sont 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 des capacités) et non discriminatoires. Au 1^{er} janvier 2023, sur les 128 règles d'accès qui avaient été notifiées à l'ART, plus de 80 % ont été jugées conformes à ces principes.

“

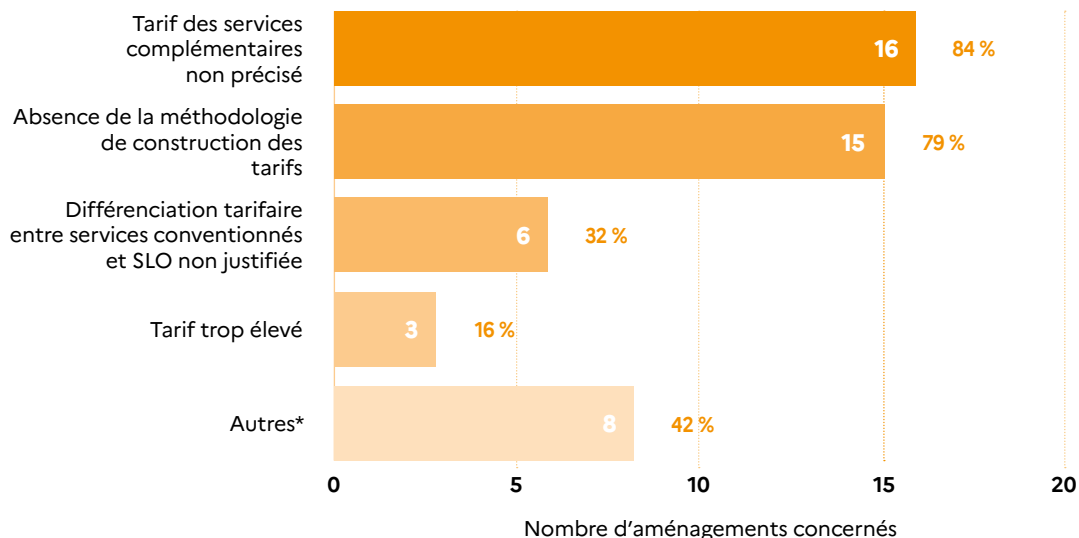
L'ART a continué à œuvrer pour que les autocars libéralisés puissent accéder dans des conditions satisfaisantes aux gares routières.

En 2022, l'ART a continué à œuvrer pour que les autocars libéralisés puissent accéder dans des conditions satisfaisantes aux gares routières. Elle entretient à cette fin un dialogue constant avec les exploitants. En 2022, elle a ainsi conduit des travaux de mise en conformité pour seize aménagements de transport routier (et 25 en 2021) qui se sont souvent traduits par des améliorations significatives pour les transporteurs (voir *Focus sur le pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais*). Dans la plupart des cas, l'ART a demandé des évolutions concernant la tarification des aménagements. Elle a pu notamment estimer :

- que la structure des tarifs d'accès aux gares routières n'était pas conforme, lorsqu'ils étaient trop élevés au regard des coûts d'exploitation et du coût du capital (trois cas en 2021 et 2022) ou lorsque les tarifs étaient différenciés entre opérateurs d'autocars libéralisés et entreprises de transport public routier sans que cela ne soit justifié par des différences d'usages (six cas) ;
- qu'ils n'étaient pas suffisamment transparents, lorsque les tarifs des services complémentaires (par exemple, l'accès à des emplacements de régulation ou à un espace de vente de titres de transport) n'étaient pas indiqués (quinze cas) ou lorsque la méthodologie de construction du tarif d'accès n'était pas précisée (seize cas).

Les non-conformités liées à la tarification les plus fréquemment rencontrées sont une insuffisante transparence des tarifs (2021-2022)

19 aménagements concernés par des non-conformités liées à la tarification dont :



*Absence du ratio recettes sur coûts dans la méthodologie de construction des tarifs, comptabilité non claire, absence d'éléments sur la facturation, dégressivité sans système de tranches, tarif d'accès à l'aménagement non précisé, non facturation aux services conventionnés

Source : ART

Les travaux de l'ART ont permis de faire baisser de plus de 50 % les tarifs d'accès du pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais



Vue aérienne du pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais

Source : ART, Google Maps et Google Earth, 2017

Les échanges conduits par les services de l'ART avec la SAGEB, exploitant du pôle multimodal de l'aéroport de Paris-Beauvais, ont conduit celle-ci à baisser le niveau du tarif du toucher de quai (accès au quai de dépose et de prise en charge des voyageurs sur une durée prédéfinie). Il a été établi que le tarif alors en vigueur, à 50 euros le toucher, était en effet trop élevé au regard du service offert. L'exploitant a par conséquent notifié, courant octobre 2022, de nouvelles règles d'accès fixant ce tarif à 19,90 euros.

Contrôler que la situation de duopole de FlixBus et BlaBlaBus ne se traduise pas par des prix excessifs pour les usagers

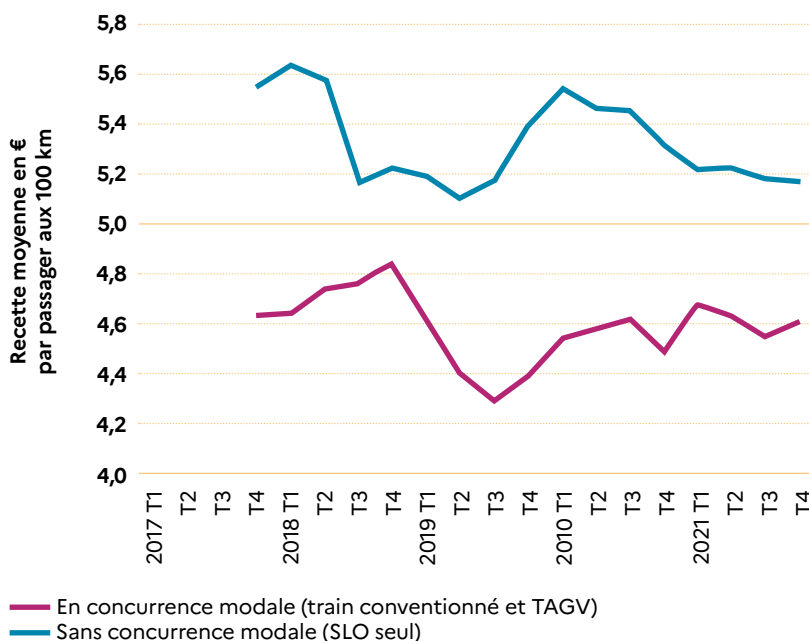
Depuis le second semestre de 2019, le marché national des autocars libéralisés est dominé par les deux opérateurs FlixBus et BlaBlaBus. Cette situation de duopole, inédite depuis 2016, a poussé l'ART à mettre en place les indicateurs nécessaires pour s'assurer qu'elle ne tire pas les prix vers le haut.

À ce stade, malgré l'existence d'un duopole, le régulateur n'a pas relevé de problème concurrentiel. Bien qu'il n'y ait que deux acteurs sur le marché du transport routier de voyageurs, plus de 90 % des usagers des autocars libéralisés avaient le choix entre plusieurs services de transport, routiers ou bien ferroviaires, pour leurs déplacements. Le régulateur reste cependant vigilant, dans le cadre de sa mission d'observation du marché, sur l'évolution de la situation et restitue annuellement ses analyses dans le rapport sur le marché du transport routier de voyageurs.

En théorie comme en pratique, une concurrence effective sur le marché constitue l'une des meilleures garanties pour que les tarifs restent bas et la qualité de service élevée. Les observations confirment que les tarifs pratiqués sur les liaisons en concurrence sont plus faibles. Ils s'établissent, en 2021, en moyenne à 5,20 euros HT pour un trajet de 100 km sur une liaison sans concurrence, contre 4,62 euros HT pour une liaison avec concurrence, soit un écart de 11 %.

.....

Une recette moyenne par passager aux 100 km de 11% inférieure pour les liaisons en concurrence trains ou TAGV (moyenne glissante sur quatre trimestres en euros HT)



Note : les alternatives modales considérées sont celles disponibles entre l'unité urbaine d'origine et l'unité urbaine de destination.

TAGV : train apte à la grande vitesse

SLO : service librement organisé

Source : ART

Améliorer la qualité de service des gares routières

Étudier la qualité de service en gares routières

La qualité de service des gares routières est un enjeu structurant pour le secteur et les usagers dont l'ART entend se saisir plus encore à l'avenir. En publiant, en 2022, une étude sur la qualité de services en gares routières, le régulateur a cherché à objectiver le constat sur cette question essentielle. Il a par ailleurs initié un débat avec les parties prenantes en en faisant le thème principal de ses *Rencontres annuelles sur les gares routières*.

Le constat, préoccupant, d'une insuffisante qualité de service en gare routière a été établi par l'ART dans son *Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières* rendu public en juillet 2022.

Deux grands enseignements peuvent être tirés de cette publication.

01 D'une part, une série d'entretiens auprès des acteurs du secteur, exploitants de gares routières, transporteurs et experts, montre que la qualité de service en gare routière est une préoccupation unanimement partagée. Le niveau de qualité de service de nombreux aménagements de transport routier français stratégiques n'est souvent pas en cohérence avec les attentes des usagers et la fréquentation des aménagements.

02 D'autre part, l'observation de gares routières d'autres pays européens montre que la qualité de service est plus importante pour des aménagements de taille comparable en termes de confort et d'information des voyageurs ou encore de connexion avec l'offre des autres modes de transport collectif urbains et interurbains.



La qualité de service dans les gares routières est un enjeu structurant pour le secteur. Le potentiel de croissance du marché n'étant pas atteint, il est important de lever les verrous qui peuvent le freiner. L'offre de services en gares en étant un, il est nécessaire qu'elle soit améliorée. L'ART entend donc se saisir de cette problématique à l'avenir.

“

La qualité de service dans les gares routières est un enjeu structurant.

La qualité de service de la gare routière de Paris est inférieure à celle de ses équivalents de Londres et Madrid

Gares routières	Niveau de connectivité	Services en gare
  Bercy-Seine (Paris) 25 % des voyageurs SLO	 • 600 m de la station de métro Bercy • 600 m de la gare SNCF de Paris Bercy • 2 km de la gare de Lyon	 • Services minimalistes : salle d'attente, WC, distributeur de boissons • Accès par le parc de Bercy (chemin de terre) • Bâtiment vétuste, toilettes insalubres
  Victoria Coach Station (Londres)  Estacion Sud (Madrid)	 • À proximité immédiate des réseaux urbains et ferroviaires • Location de voiture	 • Salle d'attente, WC, distributeur de boissons • Guichet d'information et de vente • Restauration, commerces, consignes • Services de porteurs, chariots à bagage • Wifi gratuit, etc.

Sources : ART

L'organisation des *Rencontres annuelles sur les gares routières* 2022



Consciente de l'enjeu de la qualité de service en gares routières, l'ART a décidé d'en faire le thème central de ses *Rencontres annuelles sur les gares routières* 2022. Présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, le webinaire, organisé le 9 décembre 2022, a réuni 154 participants autour de 12 intervenants et a été riche en enseignements.

Les *Rencontres annuelles sur les gares routières* 2022 poursuivaient un double objectif : satisfaire au besoin d'un espace de dialogue entre les parties prenantes du marché du transport interurbain par autocar et faire connaître et expliquer les obligations s'imposant aux exploitants de gares routières.

Le constat posé par l'ART dans son étude sur la **qualité de service en gare routière** a été confirmé. La qualité de service n'est pas toujours suffisante, notamment en matière de confort, d'accessibilité ou encore de propreté. Cependant il existe des exemples à suivre, tant en France qu'à l'étranger. Les *Rencontres annuelles sur les gares routières* ont notamment mis en lumière la nécessité, pour les métropoles, de définir des stratégies locales pour accueillir des autocars libéralisés : ces stratégies sont en effet un outil pertinent pour dresser un état des lieux des besoins, adapter l'offre à ces besoins, limiter les nuisances et, partant, participer à l'accessibilité et au rayonnement du territoire.

154 
participants

12 
intervenants

3 
ateliers

 une hausse de
50 %
de la participation
par rapport à la première édition

Les enjeux de la **décarbonation du transport routier de voyageurs et de l'intermodalité** ont également été au cœur des échanges. Ils nécessiteront d'investir dans de nouveaux équipements présents en gare et d'adapter les conditions d'exploitation des gares routières pour répondre aux attentes des opérateurs sur l'ensemble des trois fonctions : la fonction transport (intermodalité et connexion aux autres modes de transport, achat de billets, confort et sûreté pour les passagers et conducteurs, accessibilité 24h/24 et aux personnes à mobilité réduite), la fonction urbaine (intégration dans l'environnement existant, maîtrise des impacts, qu'ils soient visuels, sonores ou relatifs à la qualité de l'air, pour le voisinage et les usagers) et la fonction service (boissons, Wifi, espaces commerciaux).

La parole à...



Stéphanie Meyer

Directrice de la filiale EM Services de RATP Dev
(directrice de la filiale EMS Rennes qui opère la gare routière de Rennes)

“ Les *Rencontres annuelles sur les gares routières* permettent d'aborder les nouveaux défis communs, tels que la décarbonation. ”

Stéphanie Meyer est directrice de la filiale EMS Rennes, qui opère la gare routière de Rennes pour le compte de la région Bretagne. Depuis 2021, en tant que directrice de la filiale EM Services de RATP Dev, Stéphanie Meyer accompagne les entreprises, les collectivités et les territoires face à leurs enjeux de mobilités durables et inclusives.

Que vous a apporté votre participation aux *Rencontres annuelles sur les gares routières* ?

S.M. Les *Rencontres annuelles sur les gares routières* sont un lieu d'échange privilégié avec les professionnels du secteur, comme les autocaristes, les opérateurs d'autocars libéralisés, les experts sectoriels et le régulateur. Elles permettent de partager les bonnes pratiques et les expériences, notamment sur les sujets de tarification, d'accueil des autocars ou encore de qualité de service.

Quels sont les critères de la qualité de service en gare routière ?

S.M. En ce qui concerne la Gare Routière de Rennes, la qualité de service se décline en plusieurs axes : la fiabilité d'exploitation pour l'autorité organisatrice, un service de qualité pour les voyageurs et un accès au site facilité pour les transporteurs.

En conclusion, quel avenir souhaitez-vous pour les *Rencontres annuelles sur les gares routières* ?

S.M. Les *Rencontres annuelles sur les gares routières* sont un espace de dialogue unique pour le monde de l'autocar. Elles permettent de rassembler les nombreux acteurs du secteur pour aborder les nouveaux enjeux et défis communs, tels que la décarbonation. Pour conclure, je souhaite une longue vie aux *Rencontres annuelles sur les gares routières* !

en savoir plus

Rencontres gares routières

<https://www.autorite-transport.fr/events/webinaire-rencontres-gares-routieres-2022/>

RÉGULER LES PLUS
GRANDS AÉROPORTS FRANÇAIS





05

**RÉGULER
LES PLUS GRANDS
AÉROPORTS FRANÇAIS**

PANORAMA

Depuis 2019, année de prise de compétence pour la régulation des redevances aéroportuaires, l'ART s'est attachée à stabiliser et clarifier le cadre de régulation, au bénéfice de toutes les parties prenantes du secteur : aéroports, compagnies aériennes, direction générale de l'aviation civile, régulateur, etc.

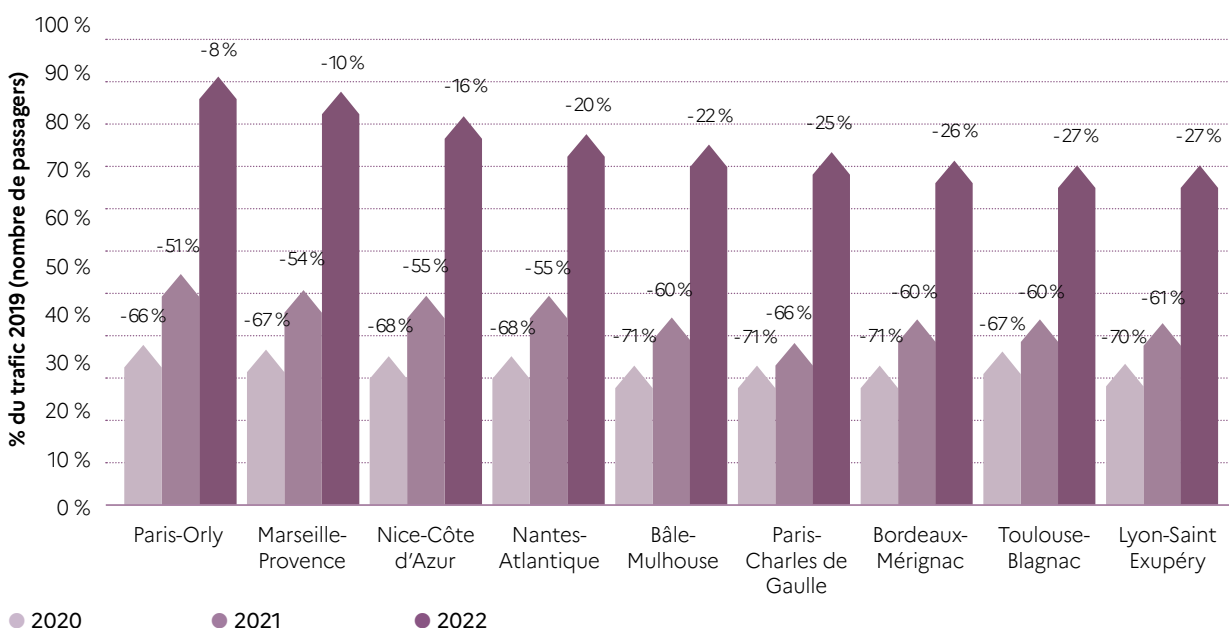
L'ART au sein d'un écosystème comprenant de multiples acteurs



- L'ART régule les redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français.
- L'ART assure une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence.
- L'ART fixe, par une décision réglementaire, les principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable entre les activités régulées et celles qui ne le sont pas.



L'évolution du trafic passager aérien en 2020, 2021 et 2022 par rapport à 2019



Source : Direction générale de l'aviation civile du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires

Chiffres clés 2022

8

exploitants
d'aéroports régulés



4

décisions adoptées par l'ART
en réponse à des demandes
d'homologation des tarifs
des redevances aéroportuaires
et 7 saisines

18

auditions
et 3 consultations
publiques menées par l'ART



4

décisions prises par l'ART
visant à clarifier l'intervention
des compagnies aériennes
et du régulateur



Conception
du **premier rapport de suivi
économique et financier
des aéroports** relevant
du champ de compétence
de l'ART et d'une étude
sur les systèmes de caisse
des aéroports



RÉGULER LES PLUS GRANDS AÉROPORTS FRANÇAIS

2022 représente pour l'ART la troisième année de régulation dans le secteur aéroportuaire. Issue de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires et exercée initialement par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI), la régulation des tarifs des redevances des plus grands aéroports français a été confiée à l'ART par le législateur en 2019.

Dans un contexte macroéconomique perturbé par la guerre en Ukraine et l'inflation, pour le secteur aérien dans son ensemble, et plus particulièrement pour les aéroports régulés par l'ART, les signes de reprise du trafic se sont affirmés en 2022, avec un trafic en augmentation dont le niveau se situe entre 73 % et 92 % du trafic de 2019 sur les plateformes régulées par l'ART.

En procédant à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires et de leurs modulations, l'ART a contribué à la maîtrise du niveau des tarifs des redevances payées par les compagnies

aériennes aux exploitants d'aéroports, en application du principe de modération tarifaire.

Elle a fixé le cadre général que doivent respecter les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé, a lancé les travaux pour la préparation d'un premier rapport permettant d'assurer un suivi économique et financier des aérodromes entrant dans son champ de compétence, en application de nouvelles compétences issues de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (dite loi « DDADUE »). Dans le cadre de cette mission, l'ART pourra observer notamment les investissements qui seront réalisés dans les plus grands aéroports français et qui devraient à terme contribuer à la décarbonation du transport aérien.

Le périmètre des aéroports régulés par l'ART en 2022





Maîtriser les tarifs des redevances aéroportuaires acquittées par les compagnies aériennes

Dans le cadre de sa mission d'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires, l'ART s'est attachée à protéger les compagnies aériennes d'une hausse excessive des redevances aéroportuaires, conformément au principe de modération tarifaire. Le dialogue entre compagnies aériennes et exploitants d'aéroports, que le régulateur favorise, a permis de tendre vers un niveau plus efficient des redevances. La transparence et l'objectivité de ces dernières ont enfin été recherchées en associant mieux les compagnies aériennes à la détermination des règles d'allocation comptable, grâce à la décision réglementaire supplétive et aux lignes directrices de l'ART relatives aux principes à respecter par les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé.

L'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires

Lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires, l'ART vérifie, notamment, que leur évolution est modérée. Les refus, par l'ART, de demandes d'homologation de tarifs formulées par les exploitants aéroportuaires depuis le 1^{er} octobre 2019 ne respectant pas le principe de modération tarifaire ont permis, dans un contexte fortement marqué par les conséquences de la crise sanitaire, notamment pour les compagnies aériennes, de protéger ces dernières d'une augmentation du niveau des redevances de près de 47,5 millions d'euros.

Le Conseil d'État a reconnu ce rôle de protection des compagnies aériennes, en situation de concurrence, des effets excessifs que la situation de monopole des exploitants aéroportuaires génère dans une décision de décembre 2021¹.

1. Voir, notamment, les conclusions du rapporteur public sous la décision CE, 2^e - 7^e chambres réunies, 28/12/2021, n° 450025.

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce qu'une redevance aéroportuaire ?

En contrepartie des « services rendus » aux compagnies aériennes par les exploitants aéroportuaires, ces derniers perçoivent des redevances.

Pour les aérodromes entrant dans le champ de compétence de l'ART, ces redevances comprennent :

- trois redevances principales : la redevance d'atterrissage, la redevance de stationnement et la redevance par passager ;
- des redevances accessoires qui peuvent être instaurées par l'exploitant aéroportuaire et qui correspondent, notamment, aux services complémentaires qu'il fournit aux compagnies aériennes (service de balisage ou service de dégivrage des aéronefs, par exemple).

Au cours de l'année 2022, l'ART a été amenée à refuser des propositions de hausses des redevances pour trois aéroports, notamment :



L'aéroport de la Côte d'Azur

La société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) a soumis à l'ART, dans sa première proposition tarifaire, une demande d'augmentation des redevances de 6,7 % à compter du 1^{er} novembre 2022. Cette demande résultait, selon cette dernière, de deux composantes : l'une « au titre de l'inflation et de l'évolution des coûts de l'énergie », l'autre « au titre de la réadaptation des capacités aéroportuaires et de la diminution du déficit sur le périmètre régulé ».

 Dans sa décision d'opposition² à l'homologation de cette proposition, l'ART a relevé :

- d'une part, que la société ACA envisageait de faire supporter aux usagers l'intégralité de la hausse de l'inflation qu'elle subit, alors que, sur un marché concurrentiel, les augmentations de charges ne sont que partiellement répercutées dans les prix, tendant ainsi à confirmer le pouvoir de marché dont dispose la société ACA vis-à-vis des compagnies aériennes ;

- d'autre part, que si, dans le cadre de la période de transition consécutive à son passage à un système de caisse double, en application de l'arrêté du 12 juillet 2018³, la société ACA s'inscrit effectivement dans une trajectoire d'amélioration de la couverture des charges du périmètre régulé, le rythme de cette amélioration ne résulte d'aucun texte légal ou réglementaire et ne saurait faire abstraction du contexte économique dans lequel elle intervient, notamment du point de vue des usagers ;
- enfin, que le cumul de deux facteurs haussiers (répercussion de l'intégralité des effets de la hausse de l'inflation sur les coûts des services rendus dans les tarifs des redevances aéroportuaires, amélioration de la couverture des charges du périmètre régulé) était particulièrement défavorable aux usagers des aéroports, les compagnies aériennes.

2. Décision n° 2022-058 du 28 juillet 2022 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2022.

3. Arrêté du 12 juillet 2018 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu.



L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

La société Aéroport de Bordeaux-Mérignac (ADBM) a soumis à l'ART une demande d'augmentation des tarifs des redevances aéroportuaires de 10 % à compter du 1^{er} avril 2023. La société ADBM justifiait l'augmentation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2023-2024 notamment par l'absence d'augmentation des tarifs des redevances aéroportuaires depuis l'entrée en vigueur de la grille tarifaire en vigueur au 1^{er} septembre 2021. Elle considérait ainsi que « *cette proposition (s'appliquant au moins jusqu'en mars 2024) correspond à une hausse moyenne annuelle de +5 % entre avril 2022 et mars 2024* ».

 Dans sa décision de refus d'homologation⁴, l'ART a souligné les éléments suivants :

- d'une part, l'exigence de modération tarifaire devant s'entendre, notamment, comme destinée à éviter des hausses brutales de tarifs, il convient de privilégier, indépendamment des conditions posées par l'article L. 6327-2 du code des transports, des augmentations régulières mais modérées des tarifs, de façon à lisser dans le temps leurs effets sur les usagers ;
- d'autre part, au cas d'espèce, la société ADBM a, de son propre chef, préféré maintenir les tarifs en vigueur au-delà du 31 août 2022, plutôt que de saisir le régulateur d'une nouvelle proposition tarifaire applicable à cette date ;
- enfin, la société ADBM ne peut se prévaloir de l'absence d'augmentation des tarifs au-delà de cette date pour justifier sa proposition tarifaire actuelle et une augmentation des tarifs d'une telle ampleur.



L'aéroport de Marseille-Provence

La société Aéroport Marseille-Provence (AMP) a soumis à l'homologation de l'ART une proposition tarifaire incluant à la fois une redevance temporaire pour le préfinancement d'une nouvelle aérogare et une augmentation de 5,1 % des autres redevances au titre de l'inflation à compter du 1^{er} avril 2023.

 Dans sa décision d'opposition à l'homologation de cette proposition tarifaire⁵, l'ART a d'abord rappelé que, pour considérer comme modérée la hausse des tarifs proposée par la société AMP pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2022 au 31 mars 2023, soit une hausse moyenne globale des redevances de +6,2 %⁶, elle avait pris en compte, d'une part, le constat que le choix de la société AMP de recourir au dispositif de préfinancement était favorable aux usagers, d'autre part, le fait que l'introduction d'une redevance temporaire pour préfinancement représentait la majeure partie de la hausse tarifaire supportée par les usagers, ramenant à +1,63 % l'augmentation globale des autres redevances. *A contrario*, l'ART a ensuite constaté que, pour sa nouvelle proposition tarifaire, la société AMP n'avait pas maintenu l'approche qui avait présidé à l'instauration de la redevance de préfinancement et qui assurait une prise en compte de l'effort global demandé aux usagers.



4. Décision n° 2023-005 du 26 janvier 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} avril 2023.

5. Décision n° 2023-015 du 7 mars 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille-Provence à compter du 1^{er} avril 2023.

6. Hors redevance d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (PHMR).

Un dialogue entre compagnies aériennes et exploitants d'aéroports favorisé par le régulateur pour tendre vers un niveau efficient des redevances

Une consultation appropriée des compagnies aériennes par les exploitants d'aéroports favorise un climat de dialogue qui, à terme, devrait participer à la maîtrise du niveau des redevances, en cohérence avec la qualité des prestations attendues par les compagnies aériennes, usagers des aéroports.

Au cours de l'année 2022, l'ART a ainsi mis en évidence les effets d'un tel dialogue dans un certain nombre de cas :

• Proposition tarifaire d'Aéroports de Paris

Dans sa proposition tarifaire soumise à l'ART en 2022, la société Aéroports de Paris (ADP) a pris en compte les demandes formulées par le régulateur dans ses précédentes décisions en faveur d'une plus grande transparence des informations communiquées aux compagnies aériennes par les exploitants d'aéroports.

En effet, dans sa décision du 16 décembre 2021⁷, l'ART avait recommandé à la société ADP de se mettre en capacité de transmettre des éléments complémentaires aux compagnies aériennes, s'agissant des projets d'investissement, afin de leur permettre de suivre le cycle de vie des principaux projets. En ce sens, la société ADP avait communiqué des informations plus précises sur les principales opérations d'investissement en présentant, notamment, les écarts des « évolutions d'enveloppe » et en modifiant le format des données présentées. Cet effort de transparence a été souligné par l'ART, qui a également rappelé que la communication d'informations relatives aux investissements doit permettre aux compagnies aériennes d'identifier les impacts des investissements proposés sur l'utilisation des infrastructures, la qualité de service, ainsi que la détermination du niveau des tarifs.



7. Décision n° 2021-068 du 16 décembre 2021 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2022.



De plus, au cours des échanges intervenus entre l'exploitant des aéroports de Paris et les usagers, certaines compagnies aériennes ont regretté de ne pas disposer de prévisions pour l'activité de fret aérien alors que le développement de cette activité justifiait certains projets d'investissement et avait un impact sur la détermination des tarifs des redevances. L'ART a pu constater, au cours de l'instruction de la demande d'homologation tarifaire de la société ADP, que cette dernière avait présenté aux compagnies aériennes la « stratégie cargo globale au système aéroportuaire francilien » ainsi que les perspectives de développement de l'activité. Le régulateur a recommandé à la société ADP de communiquer ces informations à l'ensemble des membres de la commission consultative économique, dans le même délai que celles relatives aux prévisions de trafic passagers.

• Propositions tarifaires des aéroports de Toulouse-Blagnac et de Marseille-Provence

Dans le cadre des instructions des demandes d'homologation formulées par les aéroports de Toulouse-Blagnac et de Marseille-Provence,

il est apparu que ces deux exploitants n'avaient pas communiqué aux compagnies aériennes le niveau de coût moyen pondéré du capital (CMPC) et les sous-jacents de leurs calculs afin que ces dernières puissent se prononcer sur la proposition tarifaire en toute connaissance de cause.

Dans sa décision du 17 janvier 2023⁸ relative à la demande

d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac, l'ART a ainsi rappelé que l'information relative au CMPC était nécessaire aux compagnies aériennes pour émettre un avis éclairé sur la proposition tarifaire, notamment en ce qui concerne le respect du critère de juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre régulé par comparaison entre les ROCE et CMPC des exploitants (voir « Qu'est-ce que le CMPC et le ROCE », en page suivante).

“

**La communication
d'informations relatives
aux investissements doit
permettre aux compagnies
aériennes d'identifier les impacts
des investissements proposés sur
l'utilisation des infrastructures,
la qualité de service ainsi que
la détermination du niveau
des tarifs.**

8. Décision n° 2023-002 du 17 janvier 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1^{er} avril 2023.

Elle a indiqué que, néanmoins, au cours de la crise sanitaire, cette information n'était pas nécessaire pour permettre aux usagers de vérifier que la mise en œuvre de la proposition tarifaire ne conduirait pas à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé, compte tenu des niveaux très faibles, voire négatifs, des ROCE prévisionnels, c'est-à-dire manifestement inférieurs au CMPC. L'ART avait ainsi considéré que, dans ce contexte, la procédure de consultation des compagnies aériennes avait été respectée, même en l'absence de transmission préalable du CMPC des exploitants, tout en invitant, à l'avenir, les exploitants d'aéroports à communiquer cette information aux compagnies aériennes.

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que le CMPC et le ROCE du périmètre régulé ?

Le CMPC ou « coût moyen pondéré du capital » traduit l'attente moyenne des investisseurs, qu'ils soient actionnaires ou créanciers, en l'exprimant comme une moyenne pondérée d'un coût des fonds propres et d'un coût de la dette. Il correspond au rendement que doit offrir un investissement pour attirer des capitaux.

Le ROCE ou « Return On Capital Employed » est égal au rapport entre le résultat opérationnel après impôts et la base d'actifs régulés.

Note : Afin de vérifier l'absence de sur-rémunération des capitaux engagés sur le périmètre régulé, c'est-à-dire de l'absence de rente de monopole, l'ART compare le ROCE au CMPC.

En dehors d'un tel contexte de crise, le niveau de CMPC sur lequel est fondée la proposition tarifaire de l'exploitant doit être transmis aux compagnies aériennes en amont de la commission consultative économique.

Une plus grande association des compagnies aériennes dans la détermination des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges

Impliquer davantage les compagnies aériennes dans la détermination des règles d'allocation comptable permet de les mettre en situation d'exercer une influence sur la fixation des tarifs des redevances aéroportuaires.

Dans sa décision du 28 janvier 2021⁹, le Conseil d'État a indiqué que l'intervention des compagnies aériennes, usagers de l'aéroport, dans la détermination des règles d'allocation des actifs, produits et charges résultait des dispositions combinées du code des transports et du code de l'aviation civile, relatives à la procédure de fixation du montant des redevances.

9. CE, 2^e - 7^e chambres réunies, 28 janvier 2021, n° 436166.

En application du principe de transparence et pour assurer le respect des principes de pertinence et de non-discrimination, la consultation des compagnies aériennes sur les règles d'allocation, les hypothèses sous-jacentes et les choix des clés retenues par l'exploitant est donc incontournable. Outre le respect de la transparence, une telle consultation apparaît nécessaire pour apprécier le caractère pertinent – et, partant, non discriminatoire – des règles d'allocation retenues par l'exploitant, les usagers des aéroports disposant d'une connaissance suffisamment fine des infrastructures pour apprécier *in concreto* le respect de ces principes.

Au cours de l'année 2022, l'ART a veillé à ce que ce principe soit pleinement respecté par les exploitants des aéroports. À titre d'exemple :

- **s'agissant des aéroports de Paris**, l'ART a souligné la démarche constructive initiée par la société ADP d'engager un cycle de réunions d'information et d'échanges avec les compagnies aériennes sur sa méthodologie d'allocation analytique et de mettre en place un groupe de travail dédié à l'allocation comptable, composé d'experts désignés par les membres des commissions consultatives économiques. Au cours des réunions de ce groupe de travail, la société ADP a notamment présenté de la documentation technique concernant sa comptabilité analytique, stabilisé un programme de travail et recueilli l'avis des compagnies aériennes sur plusieurs thématiques techniques. Les conclusions des travaux sont attendues dans le courant de l'année 2023 et, en tout état de cause, en amont du prochain processus de consultation sur les tarifs des redevances aéroportuaires ;



- **s'agissant des aéroports de Bâle-Mulhouse et de Toulouse-Blagnac**, l'ART a pu noter que les deux exploitants aéroportuaires avaient transmis aux compagnies aériennes et au régulateur un document descriptif de leurs règles d'allocation, et qu'à l'occasion des commissions consultatives économiques, les compagnies aériennes avaient été informées de l'organisation de réunions dédiées sur le sujet de la répartition des coûts en 2023. Cette démarche a été accueillie favorablement.



**Favoriser
la transparence
et l'information
des parties prenantes
avec la mise en place
du suivi économique
et financier**

L'ART s'est saisie en 2022 de sa nouvelle mission de suivi économique et financier des aéroports en publiant son premier rapport y afférent en janvier 2023. Conformément au souhait du législateur, ce rapport a pour objectif, d'une part, d'éclairer le débat public en favorisant la transparence et l'information de l'ensemble des parties prenantes, permettant ainsi d'appuyer la décision publique, et, d'autre part, d'enrichir la compréhension du secteur par le régulateur dans l'exercice de ses missions d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires.



Trois principaux enseignements ressortent du premier rapport de suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART.

Le maillage des aéroports français et les caractéristiques de trafic aérien ont favorisé la concentration de l'activité aéroportuaire, fortement encadrée par les pouvoirs publics, autour de quelques acteurs majeurs.

En effet, le trafic aérien commercial français des douze aéroports régulés, à ce jour, par l'ART représente 83 % de l'activité voyageurs en France et 94 % de l'activité de marchandises.



Au-delà de leur niveau de trafic pour l'activité commerciale voyageurs, les aéroports du périmètre de régulation de l'ART se distinguent des autres aéroports français par une forte diversification des liaisons européennes et internationales, et par la typologie et le nombre d'opérateurs présents sur les plateformes.

Les compagnies à bas prix ont porté une forte part du développement de ces aéroports au cours de la décennie passée. Ainsi, elles représentaient en 2019, avant la crise sanitaire, près de la moitié de l'offre des aéroports dans le périmètre de régulation de l'ART, voire plus des deux tiers pour les aéroports de Bâle-Mulhouse, de Nantes-Atlantique et de Bordeaux-Mérignac.



Le trafic aérien a connu une croissance soutenue pendant la dernière décennie, rompue par la crise sanitaire en 2020, avec un début de reprise à partir de 2021.

Le suivi économique et financier permet aussi d'observer les dynamiques des activités aéroportuaires au fil du temps. Ainsi, le trafic aérien de voyageurs en France a connu une croissance soutenue pendant la dernière décennie, qui a été rompue par la crise sanitaire en 2020, avec une chute de l'ordre de 70 %.

À l'instar de leurs voisins européens, le trafic commercial de voyageurs dans les aéroports français a connu une reprise à partir de 2021, mais à des niveaux encore nettement inférieurs à ceux de 2019. Le transport domestique a été plus résilient que les trafics internationaux et a rapidement retrouvé des niveaux plus proches de ceux de 2019, tout comme le trafic commercial de marchandises. Jusqu'en 2021, la reprise en matière de trafic a été plus lente en France que dans le reste de l'Europe.



Pour autant, le modèle économique des aéroports a su résister à la crise sanitaire grâce à une bonne santé financière initiale et des mesures fortes.

Après une période 2017-2019 portée par de très bons résultats, l'année 2020 a engendré une perte globale de 1,4 milliard d'euros pour les aéroports régulés par l'ART, soit l'équivalent des distributions de dividendes cumulées au cours des trois exercices précédents.

Dans ce contexte, les exploitants, qui ont engagé des efforts de productivité importants, ont recouru à l'emprunt, engagé une dynamique de réduction de leurs investissements et/ou mis un terme au versement de dividendes.

**1,4
milliard €**

C'est la perte globale subie par les exploitants aéroportuaires en 2020, soit le niveau des dividendes distribués au cours des 3 exercices précédents.

Un cadre de régulation renforcé qui pourrait être encore amélioré au bénéfice des aéroports et des usagers

Le cadre de régulation dans lequel intervient l'ART pour le secteur aéroportuaire a continué à être clarifié, en 2022, par le juge, qui a confirmé l'analyse de l'ART sur les redevances bagages, après avoir confirmé celle relative à la modération tarifaire fin 2021. Il a par ailleurs bénéficié d'une extension bienvenue des délais d'instruction pour l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires. Ce cadre pourrait toutefois être encore amélioré en confiant à l'ART l'ensemble des outils et pouvoirs nécessaires à l'exercice de ses missions régulatrices dans le secteur aéroportuaire.

Une validation par le juge de la conformité des redevances bagages facturées de manière autonome et en fonction du nombre de bagages

L'exploitant de l'aéroport de Toulouse-Blagnac a souhaité faire évoluer sa grille tarifaire débutant au 1^{er} avril 2022 en soumettant à l'ART la création d'une nouvelle redevance accessoire bagages correspondant « à la mise à disposition des installations de tri et de traçabilité des bagages enregistrés au départ et de livraison de bagages à l'arrivée ». La facturation de cette nouvelle redevance reposait sur le nombre de bagages départ enregistrés, alors que la facturation de cette

mise à disposition était précédemment incluse dans la redevance passager, dont l'assiette de facturation est le passager départ.

Cette proposition, qui a été homologuée par l'ART le 23 décembre 2021, a fait l'objet d'un recours formé par le Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) et la Chambre syndicale du transport aérien (CSTA), qui a été rejeté le 8 décembre 2022 par le Conseil d'État.

La décision du Conseil d'État apporte un éclairage utile, notamment, sur deux aspects de la régulation des redevances aéroportuaires :

- d'une part, elle confirme qu'une redevance accessoire peut bien être instaurée afin de couvrir le coût de ces services, dès lors que la mise à disposition des installations de tri des bagages constitue un service complémentaire, de même que l'utilisation de ces installations ;
- d'autre part, elle confirme que l'assiette retenue pour la redevance, fixée par bagage enregistré, est adaptée à son objet – à savoir permettre de couvrir les coûts relatifs à l'utilisation des installations de tri et de traçabilité des bagages au départ et à la livraison des bagages à l'arrivée : une telle redevance est en effet la contrepartie directe du service ainsi défini dès lors qu'elle porte sur chaque bagage enregistré et utilisant les installations de cet aéroport destinées à traiter les bagages.

Des délais d'instruction allongés pour l'homologation des tarifs

Depuis sa prise de compétence en octobre 2019, l'ART appelait à une évolution de ses délais d'instruction, notamment en ce qui concerne les demandes d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires. Les délais fixés par la réglementation pour rendre ses avis et décisions, très contraints, apparaissaient en effet difficilement

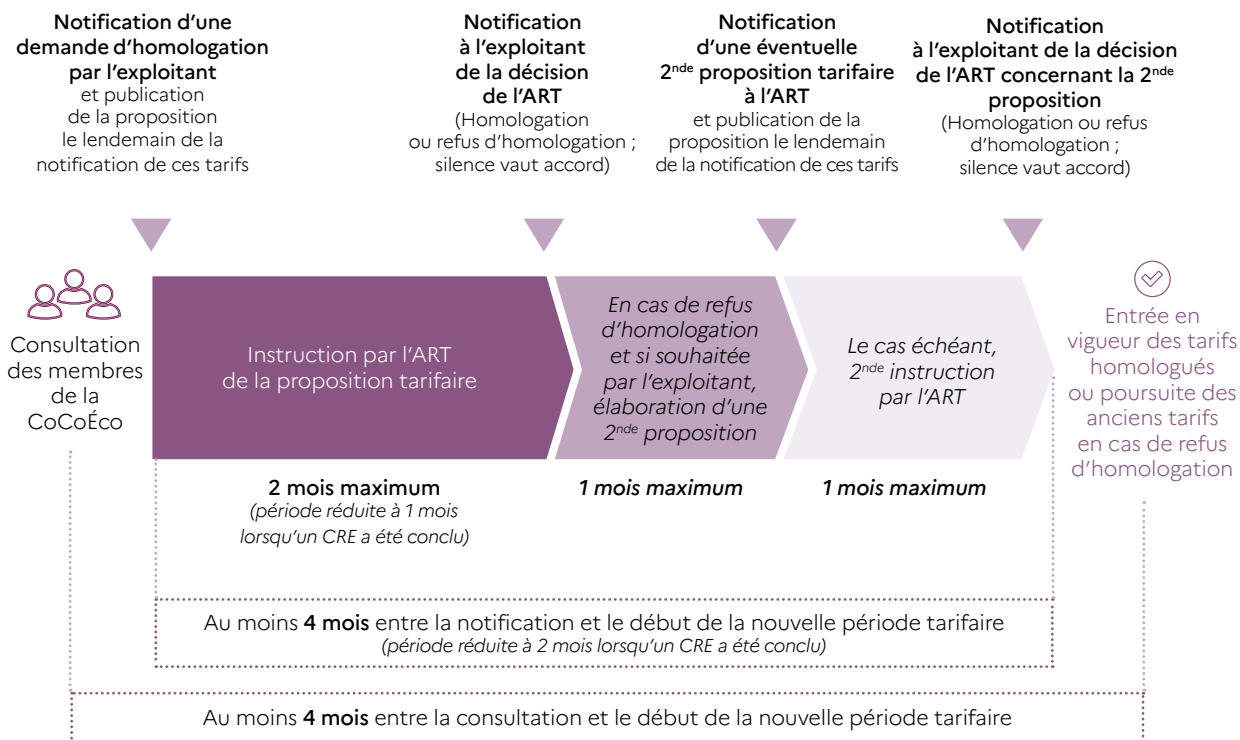
compatibles avec la mise en œuvre d'une démarche de consultation et affectaient également les compagnies aériennes et exploitants d'aéroports tant au regard des délais de convocation aux auditions qu'en ce qui concerne les délais de réponse aux mesures d'instruction de l'ART.

Par un décret du 1^{er} août 2022, les délais d'intervention de l'ART ont été allongés, lui permettant d'exercer ses missions de régulation de façon plus performante. Elle dispose désormais en effet d'un délai de deux mois (contre un mois précédemment) pour l'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires, et de quatre mois (contre deux mois pouvant être complétés de deux mois en cas de circonstances exceptionnelles précédemment) pour rendre son avis conforme sur les projets de contrats de régulation économique qui lui sont soumis.



Il ressort des premiers retours d'expériences que la mise en œuvre de ces délais a permis, sans allongement du délai total d'homologation, de mener plus sereinement les travaux d'instruction et d'alléger la charge qui en résulte sur les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports. Ainsi, le délai accordé aux parties intéressées pour demander à être entendues par l'ART, lorsqu'elle est saisie d'une demande d'homologation tarifaire, est porté de cinq à dix jours calendaires à compter de la publication de l'information relative à la saisine sur le site internet du régulateur, et de trois à cinq jours en cas de seconde saisine.

La procédure d'homologation des redevances aéroportuaires



Note : CRE : Contrat de régulation économique.

CoCoEco : Commission consultative économique.

Source : ART

Un cadre de régulation renforcé qui pourrait être encore amélioré

Au cours de l'année 2022, l'ART a mis en œuvre ses missions de régulation des redevances aéroportuaires dans le cadre d'un rôle clarifié par la loi DDADUE du 8 octobre 2021. Elle a ainsi adopté les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé. Dans le respect de sa valeur de « transparence », l'ART a adopté concomitamment des lignes directrices visant à interpréter et à fixer la portée qui sera donnée à ces principes. Ces travaux visent, comme l'a rappelé le Conseil d'État dans sa décision du 28 janvier 2021 précitée, à impliquer davantage les compagnies aériennes dans la détermination des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé, et permet de les mettre en situation d'influencer la fixation des tarifs des redevances aéroportuaires. En effet, les usagers des aéroports disposent d'une connaissance suffisamment fine des infrastructures pour apprécier *in concreto* le respect de ces principes.

Si le rôle de l'ART a été clarifié par le législateur, les pouvoirs du régulateur dans le secteur aéroportuaire diffèrent encore de ceux dont il est doté dans les autres secteurs. Ainsi, à titre d'exemple, l'ART n'est pas dotée du pouvoir de collecte régulière de données dans le secteur aéroportuaire. De plus, les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation aéroportuaire ne sont pas soumis à un avis consultatif préalable de l'ART, comme c'est le cas dans les autres

secteurs régulés. Un tel pouvoir permettrait pourtant d'assurer la cohérence et la lisibilité du cadre de régulation dans son ensemble, en mettant le régulateur en mesure d'alerter le pouvoir réglementaire, en amont de l'adoption des textes, sur d'éventuelles difficultés et, le cas échéant, de lui proposer des adaptations.

Dans son insertion au rapport annuel 2022 consacrée aux grands aéroports français¹⁰, la Cour des comptes a par ailleurs appelé à mettre l'accent sur l'efficience de la gestion et la sobriété des investissements des exploitants. Les éléments issus du suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART, présentés ci-avant, confortent les besoins d'évolution, en sortie de crise sanitaire, du modèle économique du secteur, afin que celui-ci repose moins sur un niveau élevé d'investissements capacitaires et davantage sur l'optimisation de l'usage des capacités existantes.

Dans ce contexte, afin d'établir un diagnostic objectif des difficultés susceptibles d'être posées par le cadre réglementaire actuel, l'ART conduira, en 2023, des travaux visant à proposer aux pouvoirs publics des évolutions de ce cadre et reposant sur une large consultation des parties prenantes, en cohérence avec l'intention, inscrite dans ses orientations stratégiques, de « *contribuer à la mise en place d'un meilleur cadre de régulation* » dans le secteur aéroportuaire.

10. Rapport annuel 2022 de la Cour des comptes, page 393.



La parole à...

Thomas Juin

Président de l'Union des Aéroports Français



L'UAF plaide de longue date pour une adaptation des règles de la régulation aux nouveaux enjeux des aéroports.

Depuis 2017, Thomas Juin est président de l'Union des aéroports français (UAF). Avec près de 150 adhérents, l'UAF est l'organisation professionnelle des aéroports français, quelles que soient leur taille et leur spécialité. Elle a pour principale mission de défendre et de promouvoir les intérêts des exploitants d'aéroports auprès des décideurs français et européens.

Quel bilan tirez-vous de l'année 2022 pour les aéroports français ?

T.J. Après deux années de crise COVID, avec un trafic de - 18,8 % par rapport à 2019, les aéroports français sont sur le chemin de la reprise. Il faut néanmoins remonter à 2013 pour retrouver le volume de 2022 et de fortes incertitudes liées au contexte géopolitique pèsent sur les perspectives de trafic.

La situation reste contrastée entre les aéroports en fonction de la nature de leur trafic. Ce sont les segments trafics loisirs et VFR qui sont les plus dynamiques, en particulier sur les court et moyen-courriers en Europe et dans le bassin méditerranéen.

Quels sont les perspectives et les enjeux à venir pour les aéroports ?

T.J. Les conséquences dramatiques du changement climatique n'ont fait que renforcer la prise de conscience de la nécessité d'accélérer la transition énergétique du transport aérien. Nous devons non seulement décarboner nos propres activités d'exploitant aéroportuaire mais également préparer nos infrastructures à l'arrivée de l'avion décarboné de demain. La transformation de nos plateformes mobilisera des moyens financiers colossaux.

L'ART a lancé des travaux afin d'émettre des recommandations aux pouvoirs publics sur les évolutions souhaitables du cadre de régulation. Qu'attendez-vous de ces travaux ?

T.J. L'UAF plaide de longue date pour une adaptation des règles de la régulation aux nouveaux enjeux des aéroports et pour la sortie de la caisse unique des aéroports de Lyon, Toulouse, Marseille et Bordeaux.

L'existence et les formes de la régulation doivent être conditionnées au constat du pouvoir de marché réel d'un aéroport. Les aéroports subissent une forte pression concurrentielle et cette spécificité de l'infrastructure aéroportuaire est à l'origine de cadres de régulation beaucoup plus légers, voire de l'absence complète de régulation, dans plusieurs pays d'Europe et dans le monde.

Le nouveau cadre de régulation doit nous permettre de répondre à la fois à nos besoins d'investissement, aux incertitudes du trafic et aux risques propres à notre activité.

Une méthode de l'ART basée sur le dialogue et la transparence

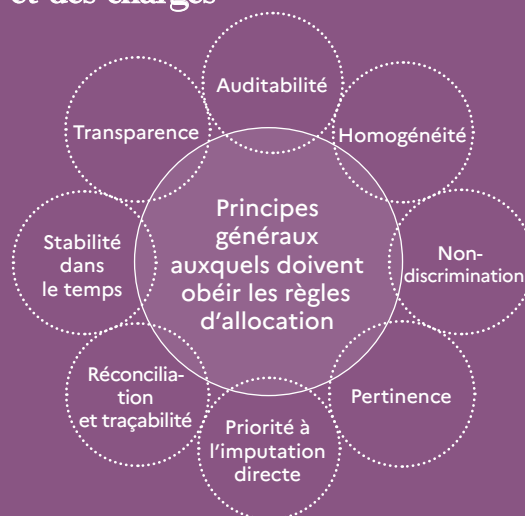
Conformément à ses valeurs de « dialogue » et de « transparence », l'ART a développé sa doctrine en procédant à trois consultations publiques dans le secteur aéroportuaire en 2022.

Une première consultation des parties prenantes a porté sur les projets de décision portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'ART. Elle s'inscrit dans la continuité d'une précédente consultation initiée par l'ART en 2021 ayant permis à l'ART, en amont de l'inscription de cette compétence dans la loi, d'engager un dialogue sur ce sujet complexe avec les parties prenantes. Cette nouvelle consultation publique est intervenue après avoir procédé à des ajustements visant à prendre en considération la rédaction définitive de l'article L. 6327-3-1 du code des transports ainsi que les retours exprimés par les différents acteurs dans le cadre de la première consultation publique.

En parallèle, et conformément à ses valeurs de transparence et de dialogue, le régulateur a élaboré des lignes directrices précisant l'interprétation et la portée de ces principes. La décision réglementaire devant être lue à l'aune de ces éléments, l'ART a également soumis son projet de lignes directrices à la consultation. Cette consultation complémentaire a permis de recueillir les avis de l'ensemble des acteurs sur les projets de décisions avant leur adoption.

À l'issue de cette étape, la décision réglementaire et les lignes directrices ont été adoptées par le collège de l'ART le 31 mars 2022¹¹, la première faisant par ailleurs l'objet d'une publication au *Journal officiel* de la République française. Comme le précisent les lignes directrices, le régulateur a choisi de retenir le principe d'une période transitoire pendant laquelle l'ART pourra accepter des règles existantes dont les justifications nécessitent des travaux complémentaires, sous réserve que des engagements fermes soient pris par l'exploitant sur un programme de travail permettant d'atteindre le respect complet des règles au plus tard au 31 décembre 2025.

Les principes généraux auxquels doivent obéir les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges



11. Décisions n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports et n° 2022-025 du 31 mars 2022 portant adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n° 2022-024 du 31 mars 2022.

SUITE...

Une deuxième consultation publique a été menée par l'ART afin de présenter ses premiers éléments de réflexion concernant le contenu de la mission de suivi économique et financier qui lui a été confiée par le législateur et de consulter l'ensemble des acteurs intéressés sur ces éléments. Les commentaires des parties prenantes à cette consultation publique ont conduit notamment à mieux cibler la collecte des informations pertinentes auprès des différentes parties prenantes en vue de la production du premier rapport de suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART, publié en janvier 2023.



Enfin, une troisième consultation publique a été organisée par l'ART s'agissant de la mise en œuvre de la mission qui lui est confiée aux termes de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012¹², consistant à fixer la liste des compagnies aériennes qui doivent transmettre aux exploitants des éléments prévisionnels de leur activité sur les aéroports où elles représentent une part significative des trafics en amont de l'établissement des propositions tarifaires. Ces éléments doivent en effet permettre aux exploitants d'aéroports de dimensionner au mieux leurs propositions tarifaires. L'ART a ainsi consulté l'ensemble des acteurs intéressés sur les critères qu'elle envisageait de retenir pour déterminer ces listes d'usagers. En tenant compte des retours réceptionnés, l'ART a adopté des lignes directrices relatives aux critères retenus pour établir la liste des usagers devant transmettre aux exploitants d'aéroports leurs prévisions de trafic¹³.

12. Arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile.

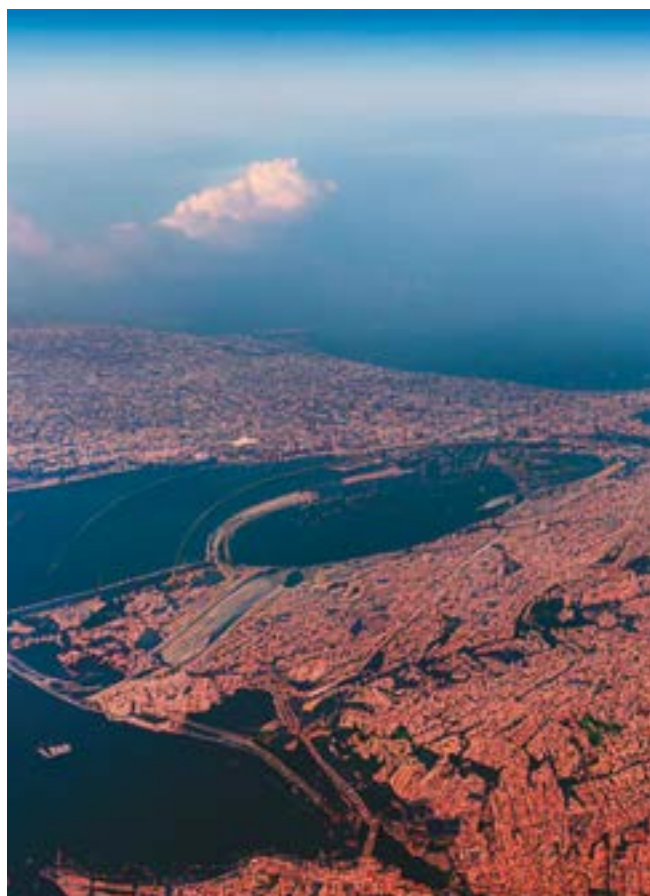
13. Décisions n° 2022-084 du 29 novembre 2022 portant adoption de lignes directrices relatives aux critères retenus pour établir la décision de l'Autorité de régulation des transports prise en application de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile et n° 2022-085 du 29 novembre 2022 lisant les usagers visés à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile.

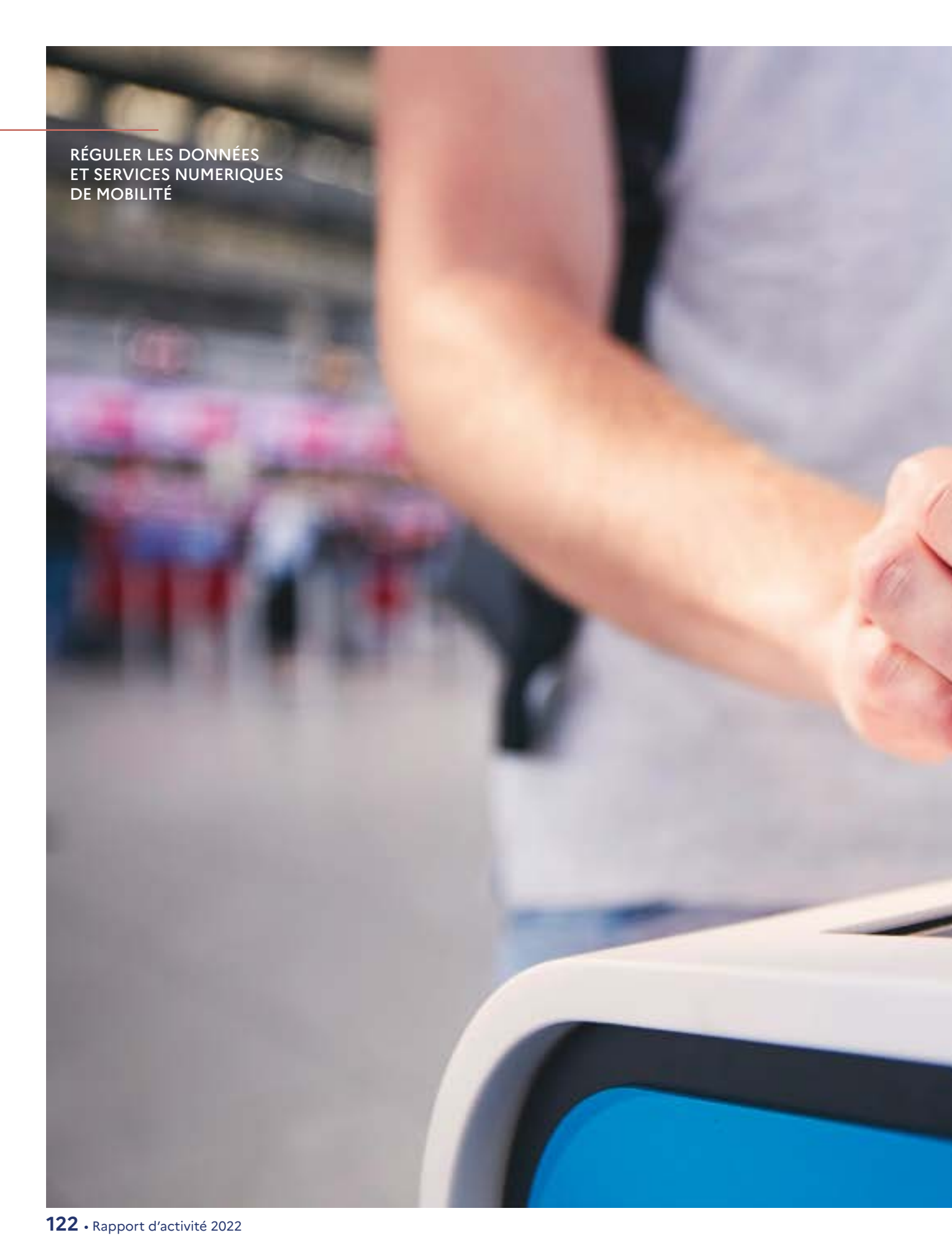
La contribution aux travaux du Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires

Le Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires est un lieu d'échange entre autorités de supervision aéroportuaires européennes qui font face à des situations similaires ou proches.

La participation de l'ART à cette instance multilatérale représente une source d'enrichissement via la confrontation à des modèles et des pratiques de régulation variés. En confrontant les visions et les problématiques de régulation communes à une échelle supranationale, cette instance permet ainsi de clarifier et proposer des évolutions du cadre réglementaire à l'échelle européenne. La participation à ce forum permet également au régulateur de favoriser une lecture stable et commune des dispositions européennes dans l'intérêt du secteur, afin de faire bénéficier les acteurs opérant en France d'une application homogène des pratiques, dans la limite des dispositions nationales propres à chaque pays.

Au cours de l'année 2022, le Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires a débuté les travaux relatifs à la production de deux notes, l'une portant sur les pouvoirs et missions des autorités de supervision indépendantes, l'autre consistant en la mise à jour de la note relative aux modulations environnementales qui avait été produite en 2020.



A close-up photograph of a person's arm and hand, wearing a light blue t-shirt, holding a blue and white object. The background is a blurred street scene with people and buildings.

RÉGULER LES DONNÉES
ET SERVICES NUMÉRIQUES
DE MOBILITÉ



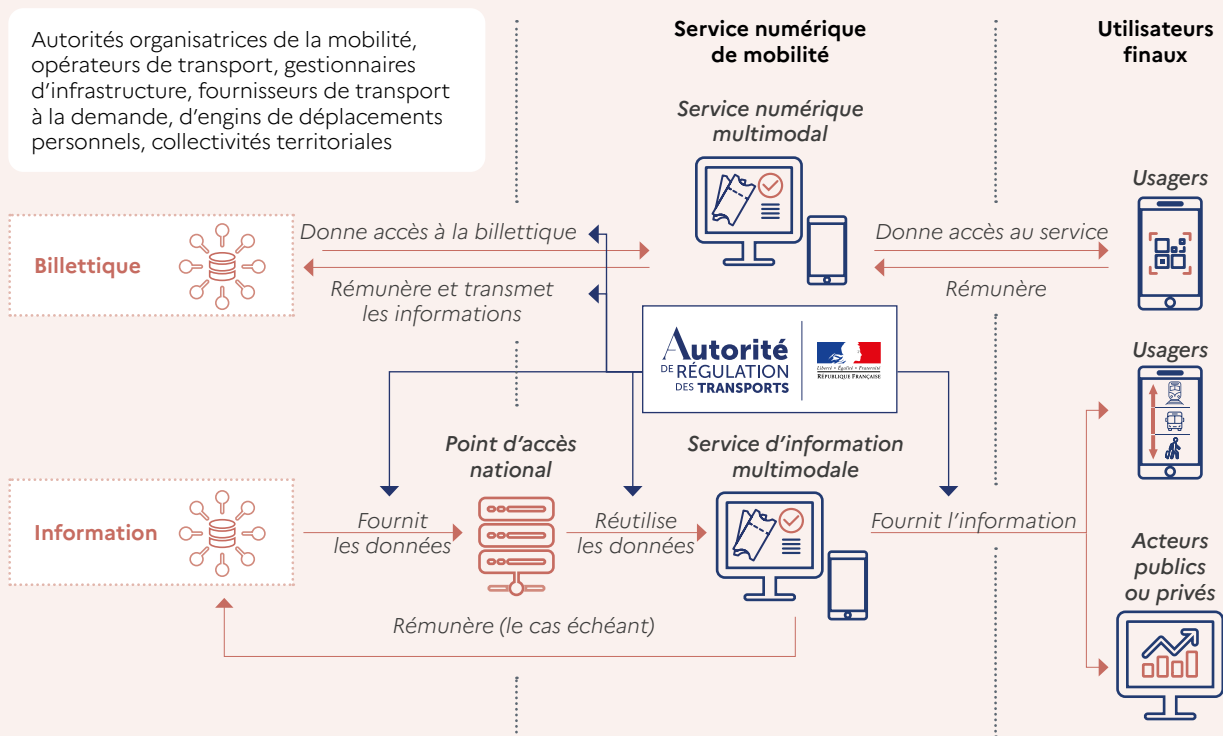
07

RÉGULER
**LES DONNÉES ET SERVICES
NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ**

PANORAMA

Alors que les services numériques de mobilité sont devenus un moyen pour le voyageur d'accéder à l'information sur les déplacements et la distribution des titres de transport, l'ART est compétente, depuis 2019, pour veiller à ce qu'un accès équitable et non discriminatoire aux ressources numériques de mobilité (données de mobilité et distribution numérique de titres de transports) soit garanti, et à ce que l'utilisation de ces ressources pour le voyageur soit faite de façon transparente et sans biais commerciaux.

L'intervention de l'ART dans le développement des services numériques de mobilité



Source : ART

L'ouverture des données de mobilité

Chiffres clés 2022

Données de transport :

739 
jeux de données ouverts

Données en temps réel :

112 
autorités organisatrices
de la mobilité ont ouvert
leurs jeux de données de
transport collectif

Utilisateurs :

46 
utilisateurs déclarés

Données théoriques :

320 sur 335 
autorités organisatrices
de la mobilité hors régions
ont ouvert leurs données

546 
jeux de données
de transport collectif
ouverts

Réutilisations :

250 
réutilisations déclarées

Source : ART, d'après les données de transports.data.gouv.fr

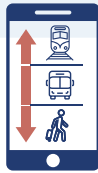
Le saviez-vous ?

Quels sont les différents types de services numériques de mobilité ?

Les **services numériques de mobilité** correspondent à toute application offrant des informations relatives à la mobilité (l'état de la circulation, les horaires d'une ligne de transport, etc.), l'achat de titres de transport ou l'accès à une infrastructure comme une autoroute ou un parking. Ces services peuvent se focaliser sur un seul mode de transport (Waze, pour les informations routières, par exemple) ou sur plusieurs modes de transports (Citymapper ou Google Maps, par exemple).

Selon leur degré d'intégration, ces services numériques de mobilité peuvent :

Fournir uniquement l'information relative à plusieurs modes de transport. Ces services sont qualifiés de **services d'information multimodale (SIM)**.



Fournir un accès à la billettique (billetterie électronique) permettant la délivrance de titres de transports pour plusieurs modes de transport. Ces services sont qualifiés de **services numériques multimodaux (SNM)**.



Fournir des services intégrant plusieurs fonctionnalités comme l'information et la billettique : on parle alors de **Mobilité par association de services (MAS)** ou *Mobiliy as a Service (MaaS)*.

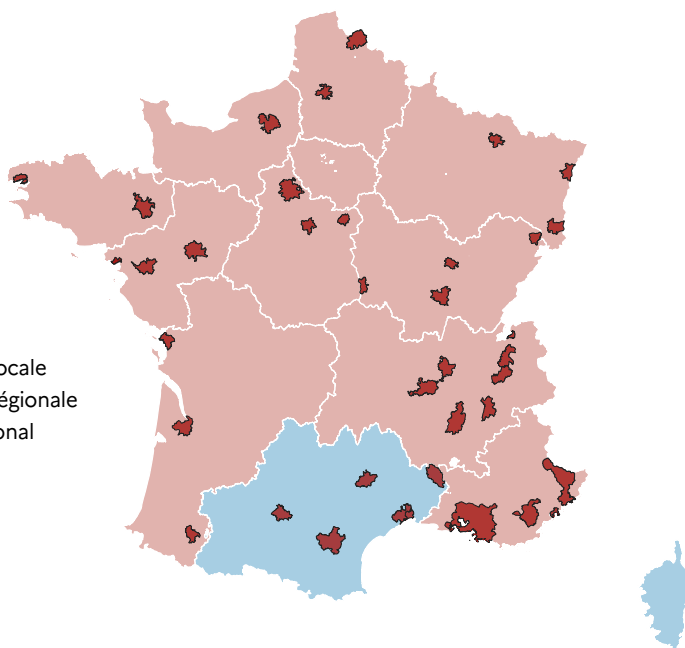


Services numériques de mobilité

Disponibilité d'un service numérique de mobilité

SIM ou MaaS public...

- ... mis en place par une AOM locale
- ... mis en place par une AOM régionale
- Absence de SIM ou MaaS régional



Source : ART, données Cerema

Chiffres clés 2022

Services d'information multimodale :

77

services d'information multimodale **référéncés en France :**



53

services publics (AOM)



et **24** privés



Services associant information et billettique multimodales (MaaS) :

20

services d'information et de billettique multimodales déployés



et **5** services en projet ou en cours d'expérimentation



Source : Observatoire du MaaS du Cerema – Gart

An aerial photograph of a city, likely Paris, featuring a large river (the Seine) and several bridges. The image is overlaid with digital graphics: vertical columns of binary code (0s and 1s) in blue and white, and various icons within hexagonal frames. These icons include a Wi-Fi symbol, a car, a bus, and a train. The overall theme is digital mobility and data.

RÉGULER LES DONNÉES ET SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ

Les services numériques de mobilité, tels que les applications pour s'informer sur un itinéraire ou des horaires, ou encore acheter un titre de transport, sont de nature à faciliter les déplacements multimodaux des voyageurs.

L'ART accompagne le développement de ces services en favorisant l'accès par les usagers à des informations et à des services de billettique de qualité. L'action de l'ART en la matière, d'une part, contribue directement à la décarbonation des transports et à la transition écologique, dès lors que les services numériques de mobilité favorisent l'usage de services de transport moins carbonés comme les transports collectifs, d'autre part, facilite l'accès des usagers à des

services de transport au meilleur prix, dans la mesure où les services numériques de mobilité permettent une comparaison des offres sur le plan tarifaire notamment.

Constatant que les données déposées sur le point d'accès national (PAN), transport.data.gouv.fr, par les producteurs de données ne sont pas complètes, si bien que le développement des services numériques de mobilité peut s'en trouver pénalisée, et que l'information délivrée par ces derniers sur la base des données n'est pas pleinement transparente, l'ART s'est attachée, en 2022, à favoriser une couverture géographique complète des données de mobilité et une plus grande transparence de l'information fournie aux voyageurs.

**Favoriser
des déplacements
moins carbonés
en accompagnant
le développement
des services numériques
de mobilité**

Pour favoriser le développement de services numériques de mobilité qui orientent le voyageur vers des transports moins carbonés, l'ART veille à ce que ces services puissent accéder aux données de mobilité qui leur sont nécessaires, en facilitant notamment la publication des données par ceux qui les détiennent. Elle suit aussi le développement du secteur et ses effets sur les pratiques de mobilité.

Accélérer l'ouverture des données de transports peu carbonés indispensables aux services délivrant des informations multimodales aux voyageurs



L'ART a réalisé, en 2022, un état des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité¹ publiées sur le PAN, dont les principaux enseignements sont les suivants :

- si les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) régionales figuraient parmi les principaux contributeurs, avec près de la moitié des jeux de données disponibles, les données d'une partie des autres AOM et de certains opérateurs de transports étaient encore manquantes ;
- si le contrôle effectué par l'ART atteste de la bonne description des jeux de données, l'accès effectif à la donnée n'est pas complètement assuré en raison d'une insuffisante mise à jour des données (pour 32 % des producteurs).



L'ART a mis en place une stratégie de contrôle de l'ouverture et de la réutilisation des données et a lancé au second semestre 2022 une première campagne de contrôle :

- qui priorise les contrôles afin qu'un maximum des données (notamment en temps réel) non publiées le soient rapidement et soient systématiquement mises à jour ;
- qui permet de contribuer aux enjeux environnementaux de mobilité, notamment ceux de la loi du 22 août 2021 « climat et résilience »², en ciblant les données des transports les moins carbonés (les transports collectifs) ;
- qui a abouti à la publication des données d'une majorité des producteurs contactés par l'ART ;
- qui, du fait de difficultés exprimées par les producteurs, s'inscrit dans une démarche exigeante et progressive.



L'ART, qui a consulté les acteurs concernés par l'ouverture et la réutilisation des données de mobilité, a pu constater :

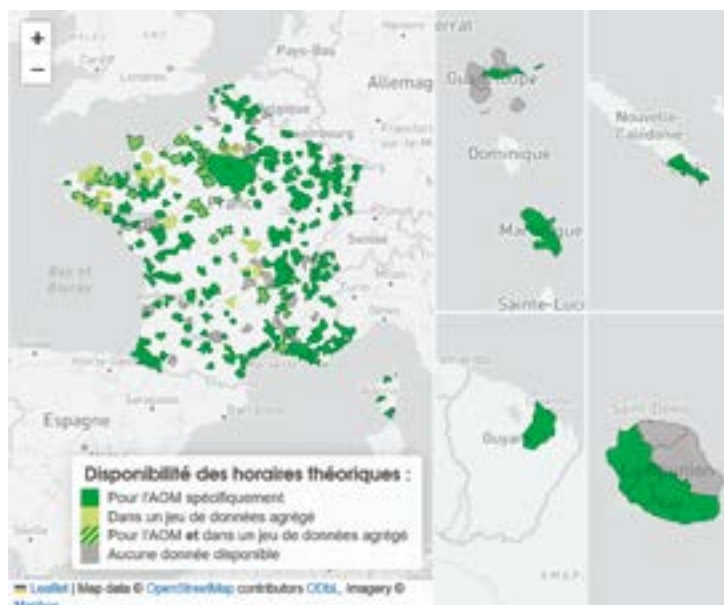
- une ouverture trop limitée des données selon les réutilisateurs consultés ;
- une ouverture complexe en raison de difficultés réglementaires et techniques, selon les producteurs de données.



1. <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/06/etat-des-lieux-ouverture-et-reutilisation-des-donnees-de-mobilite-2021-1.pdf>

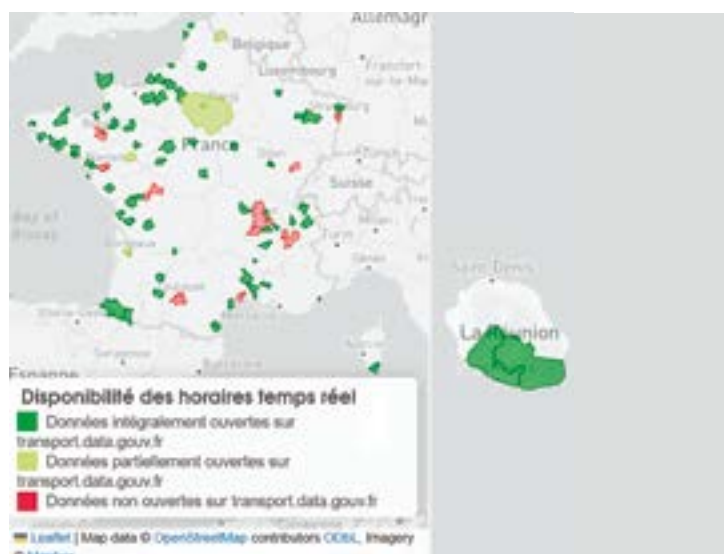
2. Loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets.

Les contrôles de l'ART visent à accroître la publication des jeux de données statiques de transports en commun, dont plusieurs n'étaient pas systématiquement publiés



Source : transport.data.gouv.fr, captures d'écran du 01/05/2023

Les contrôles de l'ART visent à accroître la publication des jeux de données dynamiques de transports en commun, dont plusieurs n'étaient pas systématiquement publiés



Source : transport.data.gouv.fr, captures d'écran du 01/05/2023

Contribuer à l'évolution de la réglementation pour faciliter l'ouverture des données

Les services de l'ART se sont entretenus en 2022 avec la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne dans le cadre du projet de révision du règlement délégué 2017/1926 avec plusieurs objectifs, au bénéfice des acteurs du secteur :

- faciliter l'ouverture des données de mobilité ;
- simplifier et clarifier le cadre juridique de l'ouverture des données en particulier, en transmettant des observations sur les difficultés rencontrées par les acteurs dans l'application du règlement ;
- formuler des propositions pour lever les freins à la publication des données.



Suivre le développement des services numériques de mobilité, levier potentiel du report modal

L'ART veille à assurer des conditions favorables au déploiement des services numériques de mobilité, levier potentiel pour favoriser un usage moindre des véhicules particuliers au profit d'autres modes moins carbonés. Des objectifs concernant ces reports modaux sont fixés, dans la programmation pluriannuelle de l'énergie³, respectivement pour les transports collectifs et le vélo, à 4 points et 3 points de part modale en plus en 2028.

En réalisant un suivi du développement des services numériques de mobilité⁴ en 2022, l'ART a constaté que :

- ces services se développent fortement : outils de recherche d'information en temps

réel, de calcul d'itinéraires ou de billettique, ils sont ainsi devenus complémentaires aux services de transport afin de former une offre « augmentée » indispensable aux opérateurs pour s'adapter aux nouvelles habitudes des consommateurs que sont les voyageurs ;

- ce développement s'accompagne d'une hausse de la part de vente de billets par le biais des canaux numérisés, et parfois d'un report modal dans le cas de quelques applications intégrant véritablement plusieurs modes ;
- la loi « climat et résilience » fixe, depuis 2021, des objectifs environnementaux

3. <https://www.ecologie.gouv.fr/programmations-pluriannuelles-lenergie-ppe>

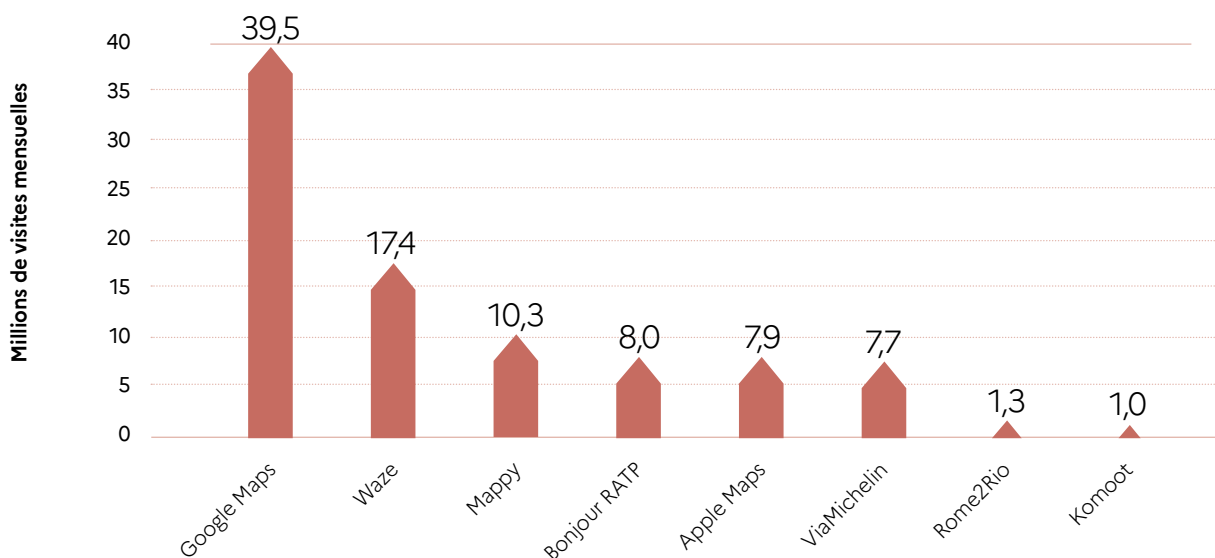
4. Le transport de voyageurs en France, décembre 2022, pages 48 à 52.

aux calculateurs d'itinéraires – ces derniers devant informer les utilisateurs des impacts environnementaux de leurs déplacements et leur proposer des alternatives décarbonées afin d'accentuer les effets de ces services sur les choix modaux et la progression de l'intermodalité (et par conséquent sur les émissions des gaz à effet de serre).

“

L'ART veille à assurer des conditions favorables au déploiement des services numériques de mobilité.

Le nombre de visites uniques mensuelles des services numériques de mobilité les plus utilisés, en août 2021, montre une forte audience de ces services



Note : le communiqué de presse de Médiamétrie a publié le nombre de visites uniques mensuelles pour les 10 applications et sites qualifiés de services « plans, cartes et itinéraires ». Les applications « Google Earth » et « Android Auto » ont été exclues du graphique car elles n'ont pas les fonctionnalités de services numériques de mobilité. À l'inverse, les données concernant l'application « Bonjour RATP » issues de la communication presse de la RATP ont été ajoutées.

Source : ART à partir de Médiamétrie 2021 et RATP 2021.

Veiller à améliorer la qualité et la fiabilité de l'information aux voyageurs

La confiance des voyageurs dans les propositions de déplacement qui leur sont faites est une condition nécessaire au report modal. Pour cela, les services numériques de mobilité doivent disposer de données de qualité afin de proposer des itinéraires fiables. Ils doivent aussi classer les propositions de façon transparente afin de ne pas induire les voyageurs en erreur.

Contrôler la qualité des données qui permettent de fournir une information exacte et en temps réel aux voyageurs

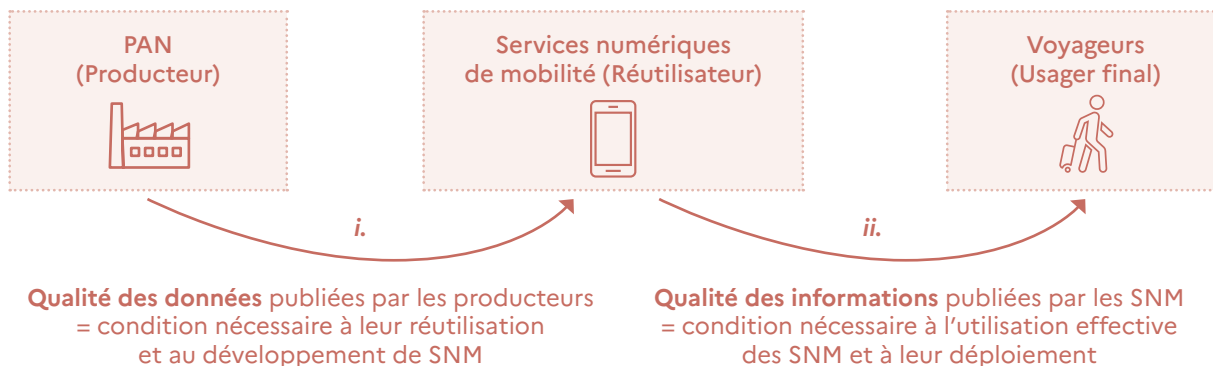
Dans son premier état des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité publié en 2022, l'ART a fait un certain nombre de constats sur la qualité des données déposées dans le PAN :

- si seuls 25 % des jeux de données déposés dans le point d'accès national ne présentent aucune non-conformité, la très grande majorité des problèmes constatés dans les autres jeux de données s'avèrent en pratique mineurs ;
- pour la grande majorité des données examinées, la cohérence est très satisfaisante ;

- les incohérences apparaissent concentrées dans certains jeux de données qui tendent à cumuler plusieurs types d'incohérences et peuvent, dans certains cas, présenter près de 90 % de valeurs incohérentes.

Outre le contrôle de la publication effective des données de mobilité sur le PAN, la stratégie de contrôle de l'ART vise aussi à améliorer la mise à jour et la qualité des données de mobilité afin de favoriser leur réutilisation et la proposition de solutions de déplacements fiables aux voyageurs. Ces contrôles s'appuient sur des outils d'analyse automatique qui permettent de vérifier les données publiées qu'elles soient statiques ou en temps réel.

La qualité de l'information délivrée aux voyageurs dépend tant des méthodes de calcul d'itinéraires des services numériques de mobilité que de la qualité des données ayant servi au calcul



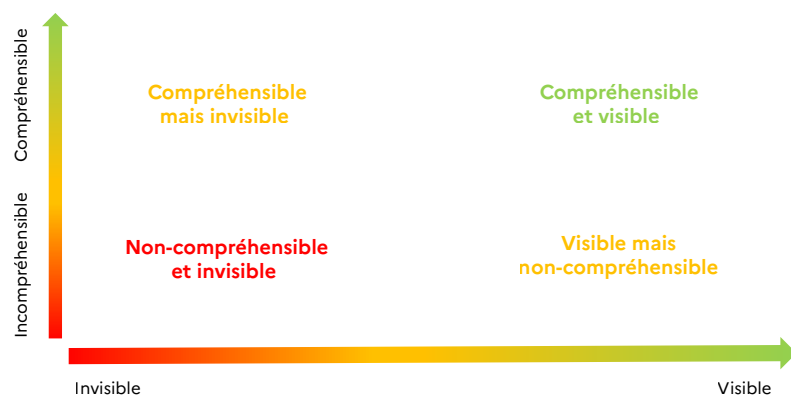
Source : ART

Vérifier que le classement des propositions faites aux voyageurs ne les induit pas en erreur

Les règles de réutilisation et, en particulier, l'obligation de classer de manière transparente les propositions d'itinéraires fournies aux voyageurs sur le marché aval, très segmenté, des services d'information multimodale, ne sont pas systématiquement respectées. C'est ce qu'a constaté l'ART dans le cadre de son état des lieux de l'ouverture et de

l'utilisation des données de mobilité publiées en 2022. Dans ces conditions, la stratégie de contrôle de l'ART vise à s'assurer que l'information voyageurs issue du traitement de ces données par les réutilisateurs soit fiable, transparente et n'induisse pas l'utilisateur final en erreur.

Matrice qualifiant la transparence des critères de classement : plus un critère est à la fois compréhensible et visible, plus il est transparent pour le voyageur



Note de lecture : un critère à la fois compréhensible et visible peut être qualifié de transparent (en haut à droite). Toutefois, tout critère dérogeant à l'une ou l'autre – ou les deux – des conditions que constituent la visibilité et le caractère explicite ne peut être considéré comme étant transparent. Par exemple, la qualification de certains itinéraires de « recommandés », tout en constituant un critère visible, demeure complexe à interpréter. D'autres critères peuvent être compréhensibles et pour autant non-visibles sur l'interface des résultats (l'analyse du code source d'un calculateur affiche ainsi par exemple un tag de classement « rapide » qui n'apparaît pas sur l'interface usager mais permet d'expliquer des classements relatifs d'itinéraires).

Source : ART

La parole à...



Emmanuel de Verdalle

Responsable du comité technique
de l'association ITxPT



La mission de contrôle menée par l'ART est unique en Europe et son retour d'expérience a été très utile et apprécié par les autres États membres présents au Stakeholders forum. ”

Emmanuel de Verdalle est responsable du comité technique d'ITxPT, association européenne à but non lucratif qui contribue à des projets européens, comme DATA4PT, pour la mise en œuvre du règlement délégué européen 2017/1926⁵ sur l'ouverture et l'utilisation des données de mobilité, dont le contrôle a été confié à l'ART dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités⁶.

ITxPT fédère près de 200 membres (autorités organisatrices et opérateurs de transport, constructeurs de véhicules et fournisseurs de systèmes).

Emmanuel de Verdalle anime aussi un groupe du Comité européen de normalisation (CEN).

En quoi consiste le projet DATA4PT ?

E.V. Le projet européen DATA4PT accompagne les États membres dans la mise en place des points d'accès nationaux aux données de mobilité. DATA4PT et son équipe d'experts européens proposent des formations et un support technique autour des normes d'échange de données. DATA4PT a également développé un outil de validation des jeux de données de mobilité statiques permettant de vérifier la conformité, la cohérence et la qualité des données publiées.

Les partenaires du projet DATA4PT se réunissent régulièrement lors de « Stakeholders forums » pour partager leurs expériences sur des thématiques spécifiques. Quel regard portez-vous sur les premiers résultats de contrôles présentés lors du dernier forum ?

E.V. La mission de contrôle menée par l'ART est unique en Europe et son retour d'expérience a été très utile

et apprécié par les autres États membres présents au Stakeholders forum organisé en novembre 2022. Les premiers résultats partagés ont également permis de mettre en évidence le niveau de mise à disposition des données de mobilité sur le point d'accès national en France (transport.data.gouv.fr). Ainsi, ce type de démarche pourra être une source d'inspiration pour d'autres États-membres.

Quelles sont les prochaines étapes du projet Data4PT qui pourraient appuyer la publication de données de mobilité ?

E.V. Le projet DATA4PT continue d'enrichir ses modules de formation sur les normes d'échange de données avec des supports de communication multilingues. DATA4PT prépare également une organisation pérenne pour la fin 2023 qui permettra de poursuivre à l'issue du projet actuel l'accompagnement des États membres et parties prenantes pour une ouverture généralisée des données.

5. Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, dit règlement MMTIS (multimodal travel information services).

6. Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite LOM.

Retour en images...



DATA4PT Stakeholders forum, le 29 novembre 2022



Présentation de l'ART sur le contrôle de la qualité des données



Fabien Couly, Directeur de l'observation des marchés de l'ART au DATA4PT Stakeholders forum, le 29 novembre 2022



Intervention lors du DATA4PT Stakeholders forum, le 29 novembre 2022



L'ACTION EUROPÉENNE
EN 2022





07

L'ACTION
EUROPÉENNE
EN 2022

**L'action européenne
de l'ART en 2022 :
participer
à la construction
d'un espace européen
pour une mobilité
sans couture**

Afin de participer à l'amélioration du cadre européen de régulation des transports, l'ART a pris part aux travaux des réseaux européens de régulateurs tels que l'*Independent Regulators' Group – Rail* – groupe des régulateurs indépendants du ferroviaire –, dans le secteur ferroviaire, et le Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires – groupe d'experts intervenant auprès de la Commission européenne – dans le secteur aéroportuaire. Elle a entretenu des relations privilégiées avec ses partenaires institutionnels, en particulier ses homologues européens et la Commission européenne.

Les réseaux européens de régulation



IRG-Rail

Depuis 2011, l'ART est membre du Groupe des régulateurs indépendants pour le ferroviaire (IRG-Rail), qui réunit les régulateurs ferroviaires de l'Union européenne et de certains États tiers. Il vise à assurer une approche cohérente dans l'interprétation et la mise en œuvre des textes européens pour les chemins de fer, à développer les meilleures pratiques en matière réglementaire, à favoriser une concurrence durable et efficace dans le transport ferroviaire, à développer un marché ferroviaire en Europe, à défendre les intérêts des voyageurs et clients des services de fret et à renforcer la transparence du secteur.

État des lieux sur le calcul des coûts directs d'accès au réseau ferroviaire, rapport sur la tarification du courant de traction, publication du 10^e rapport d'observation des marchés ferroviaires, réflexions sur les services internationaux de transport ferroviaire pour la contribution de l'IRG-Rail à une consultation publique de la Commission européenne, sont quelques-uns des travaux que l'IRG-Rail a réalisés en 2022.

- **Présidence de l'IRG-Rail en 2022 assurée par l'HAKOM, le régulateur croate dans le secteur ferroviaire**

- **31 régulateurs**

- **6 groupes de travail permanents**

- **6 publications**

- **Plus de 30 réunions des groupes de travail**



European Network of Railway Regulatory Bodies

Le 29 mars et le 14 octobre 2022 se sont tenues les réunions du *European Network of Railway Regulatory Bodies* (ENRRB), rassemblant, sous l'égide de la Commission européenne, le réseau des régulateurs ferroviaires. Les premières mesures envisagées par la Commission européenne pour l'évolution du cadre européen pour l'allocation des capacités ferroviaires ont été abordées.

- **2 réunions de l'ENRRB**



Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires

Lieu d'échange entre autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires européennes, le Forum de Thessalonique, dont l'ART est membre depuis sa prise de compétence en 2019, a pour but de clarifier et proposer des évolutions du cadre réglementaire européen, ainsi que de favoriser une lecture stable et commune des dispositions européennes.

- **Assemblée plénière intermédiaire du Forum de Thessalonique du 2 juin 2022**

La co-régulation...



...Du tunnel sous la Manche

Depuis 2015, l'ART co-régule, avec son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road* (ORR), le tunnel sous la Manche, dans le cadre du comité binational. Depuis 2016, elle rend ainsi, chaque année, un avis simple sur le document de référence du réseau d'Eurotunnel.



- **3 réunions** du comité binational du tunnel sous la Manche
- **5 réunions** de la Commission intergouvernementale (CIG)

...De l'aéroport de Bâle-Mulhouse

Une convention signée en 2019 entre l'ART et son homologue suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) sur l'homologation des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, précise le rôle respectif de chaque autorité de supervision indépendante pour l'homologation des tarifs des redevances qui lui sont soumis.

- **Compétence** depuis 2020
- **Décision** du 27 octobre 2022 sur la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse¹

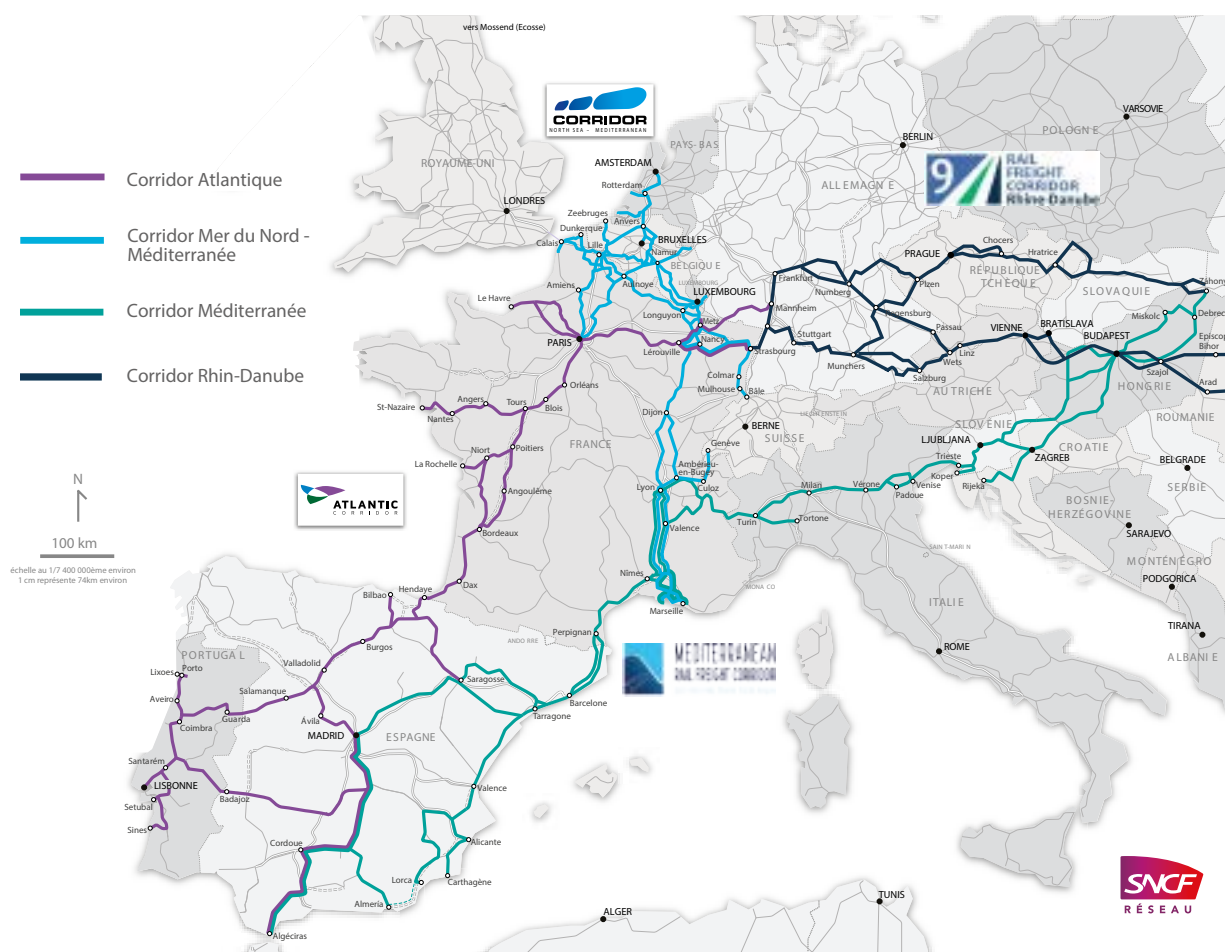
1. Décision n° 2022-079 du 27 octobre 2022 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2023.

...Des corridors de fret

Les services de transport de marchandises peuvent emprunter les corridors de fret internationaux mis en place à travers l'Europe depuis 2010. La France est irriguée par 4 corridors, dont le corridor Atlantique pour lequel l'ART assure la fonction de régulateur-référent.

- 1 réunion du comité exécutif de corridor Atlantique
- Signature par l'ART de l'accord de coopération du corridor Rhin-Danube en mars 2022

Corridors de fret ferroviaire traversant la France



Mars 2021

Sources : SNCF Réseau
Gestionnaires d'infrastructure
UIC, Commission Européenne/
Document non-contractuel

Réalisation : latitude-cartagène
version 0.3



Des rencontres bilatérales en vue de partager doctrines, analyses et pratiques...

...Avec la Commission européenne

- Déplacement des services de l'ART à la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne à Bruxelles le 24 juin 2022 sur le cadre européen de régulation dans le secteur ferroviaire. L'ART y a présenté l'édition 2022 de son étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs en France et les grands enseignements de son étude portant sur les systèmes de sécurité embarqués dont doivent être équipés les trains pour circuler sur les lignes à grande vitesse françaises (photo ci-dessous).



...Avec différentes autorités et parties prenantes européennes

- Rencontre en avril entre Bernard Roman, Président de l'ART, et Nicola Zaccheo, président de l'ART italienne, et échanges sur la régulation des concessions autoroutières en France et en Italie, les missions, l'organisation et le fonctionnement des deux autorités.
- Rencontre en avril entre Bernard Roman, Président de l'ART, et Sigrid Nikutta, présidente-directrice générale du groupe DB Cargo, sur la situation de la concurrence sur le marché du fret en France (photo ci-dessous).



- Initiative de la Commission européenne sur l'allocation des capacités ferroviaires.
 - Réponse de l'ART à la consultation publique de la Commission européenne sur l'étude d'impact sur les services internationaux de transport ferroviaire, en juin 2022.
 - Atelier entre les régulateurs et la Commission européenne, en décembre 2022.

- Rencontre en octobre d'une délégation des services de l'ART avec l'ART italienne à Turin, sur la régulation des redevances aéroportuaires, la régulation des données et services numériques de mobilité, l'organisation et le fonctionnement des deux autorités.

...Avec Rail Net Europe

Les régulateurs économiques du secteur ferroviaire ont échangé avec *Rail Net Europe* (RNE), association des gestionnaires européens d'infrastructure établie en 2004 qui aide à coordonner les processus internationaux de ses membres, sur des sujets d'intérêts communs, tels que le projet *Timetable Redesign*² ou le portail de description des installations de service.

...Dans le cadre de l'OCDE

Pleinement impliquée dans les travaux du réseau des régulateurs économiques de l'OCDE, le *Network of Economic regulators* (NER), l'ART a participé à des réunions sur les ressources des régulateurs économiques, les indicateurs de gouvernance des régulateurs sectoriels et les enjeux croisés entre régulation économique sectorielle et transition écologique.



L'Union européenne et la réduction des gaz à effet de serre dans le secteur des transports

Avec le *Green Deal* publié en 2019 et sa stratégie pour une mobilité intelligente et durable adoptée en 2020, l'Union européenne s'est dotée d'objectifs ambitieux pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050.

90 %

D'ici à 2050, il faudra réduire de 90 % par rapport aux niveaux de 1990 la totalité des émissions engendrées par les transports pour atteindre la neutralité climatique (Le pacte vert pour l'Europe, 2019).



25 %

Part des émissions de gaz à effet de serre de l'UE générées par les transports (Ajustement à l'objectif 55, 2021).



Focus

2. Projet européen porté conjointement par RailNet Europe (RNE), Forum Train Europe (FTE) et European Rail Freight Association (ERFA) (représentant les entreprises ferroviaires européennes) visant la refonte du processus capacitaire dans sa double dimension nationale et internationale, sillons et travaux.

LES DATES CLÉS





ANNEXES : **LES DATES CLÉS**

Janvier

4

Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, avec Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des transports

31

Comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche



Février

9

Audition de Bernard Roman, Président de l'ART, par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire du Sénat sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau ainsi que sur l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs

16

Publication de l'édition 2022 de l'étude de l'ART sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs en France et conférence de presse

Mars

24

Entretien entre Bernard Roman, Président de l'ART, et Martin Vial, commissaire aux participations de l'État

29

Participation de l'ART au *European Network of Railway Regulatory Bodies* (ENRRB)

Avril

5

Entretien entre Bernard Roman, Président de l'ART, et son homologue italien, Nichola Zaccheo, Président de l'*Autorità di Regolazione dei Trasporti*

6

Rencontre de Bernard Roman, Président de l'ART, avec Sigrid Nikutta, Présidente-directrice générale du groupe DB Cargo

13

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, devant la section mobilités et transports du conseil général de l'Environnement et du Développement durable (CGEDD) sur la tarification ferroviaire et la concurrence dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs

20

Participation de Bernard Roman, Président de l'ART, à une rencontre réunissant les autorités administratives et publiques indépendantes à la Commission de régulation de l'énergie.

22

Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, avec Jean-Pierre Farandou, Président-directeur général du groupe SNCF

Juin

8

Déplacement du collège de l'ART sur le site de l'aéroport de Paris-Orly

Rencontre annuelle entre l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) et les services de l'ART

9

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, au *European Mobility Expo* organisée par le GART et l'UTP, sur le thème « Ouverture à la concurrence en Europe : bilan et perspectives ? »

15

Rencontre de Bernard Roman, Président de l'ART, avec Luc Lallemand, Président-directeur général de SNCF Réseau

Juillet

11

Réunion du comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche

12

Audition de Bernard Roman, Président de l'ART, devant la 2^e chambre de la Cour des comptes

13

Audience publique relative à la demande de règlement de différend opposant les sociétés Captrain France, T3M, Europorte France et Regiorail à SNCF Réseau

Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, avec Christophe Fanichet, président-directeur général de SNCF Voyageurs

26

Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, avec Marlène Dolveck, directrice générale de SNCF Gares & Connexions

27

Entretien de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, avec Frédéric Delorme, président de Rail Logistics Europe / Fret SNCF

Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, avec Clément Beaune, ministre délégué chargé des transports

Septembre

29

Intervention de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, à la Chaire Gouvernance et régulation de l'Université Paris Dauphine, sur le thème « partage des données, les enjeux des projets réglementaires »

Octobre

3

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, par Christine Arrighi et Eva Sas, rapporteuses spéciales de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », pour la commission des finances de l'Assemblée nationale

4

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, à l'Assemblée nationale, par David Valence, rapporteur du budget 2023 des transports terrestres et fluviaux

12

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, au colloque de l'Association française du rail (AFRA) sur le thème « Quel quinquennat pour le rail en France ? »

18

Audition de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, par Olivier Jacquin, rapporteur du volet « transports routiers » et Philippe Tabarot, rapporteur du volet « transports ferroviaires, fluviaux et maritimes », de la mission « Écologie, développement et mobilité durables », pour la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat

21

Participation de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, à une rencontre réunissant les autorités administratives et publiques indépendantes à la Commission nationale de l'informatique et des libertés

Novembre

9

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, dans le cadre du projet de loi de finances pour 2023 par les rapporteurs spéciaux de la mission « Écologie, développement et mobilité durable (transports terrestres et affaires maritimes) » du Sénat

14

Intervention de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, à la conférence sur le financement des infrastructures dans un contexte d'incertitude organisée par la Chaire Gouvernance et régulation de l'Université Paris Dauphine

15 et 16

Participation de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, à l'assemblée plénière de l'IRG-Rail

17

Intervention de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, au colloque sur les conditions essentielles au développement de nouveaux trafics voyageurs en France organisé par Mobiclett et Le Train

Première saisine de la commission des sanctions de l'ART d'un grief à l'encontre de SNCF Réseau relatif aux conditions opérationnelles d'accès au réseau ferré national

30

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, dans le cadre du projet de loi d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE) par le rapporteur de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat



Décembre

7

Participation de Sophie Auconie et Patrick Vieu, vice-présidents de l'ART, à la 19ème session du Réseau des Régulateurs Économiques de l'OCDE sur le thème « Gouverner vert : la contribution des régulateurs économiques à la durabilité environnementale »

16

Réunion du comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche

**ANNEXES :
LES AVIS ET DÉCISIONS**





ANNEXES : **LES AVIS ET DÉCISIONS**



Ferroviaire

Accès tarifaire et opérationnel aux infrastructures essentielles du système ferroviaire

.....

> Avis n° 2022-003 du 20 janvier 2022

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2021

> Avis n° 2022-004 du 20 janvier 2022

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2022 et 2023

> Avis n° 2022-011 du 10 février 2022

Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2023

> Avis n° 2022-013 du 15 février 2022

Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2023

> Avis n° 2022-017 du 8 mars 2022

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2023

> Avis n° 2022-036 du 17 mai 2022

Redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour accompagner le lancement de l'offre grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon

> Avis n° 2022-046 du 7 juillet 2022

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2022

> Avis n° 2022-047 du 7 juillet 2022

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2022 et 2023

> Avis n° 2022-057 du 26 juillet 2022

Redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2022

> Avis n° 2022-081 du 10 novembre 2022

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2023

> Décision n° 2022-083 du 29 novembre 2022

Adoption de lignes directrices relatives à la tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national en application de l'article 56 paragraphe 6 de la directive 2012/34/UE et de l'article L. 2133-2 du code des transports

> Décision n° 2022-089 du 8 décembre 2022

Établissement d'un dispositif incitatif réciproque encourageant les candidats et SNCF Réseau à la stabilité des sillons attribués

> Décision n° 2022-090 du 8 décembre 2022

Établissement d'un dispositif incitatif réciproque encourageant SNCF Réseau à limiter le recours aux sillons-jours à l'étude et les candidats à anticiper les annulations ou les modifications de ces sillons-jours

> Avis n° 2022-095 du 15 décembre 2022

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2023

Projets de textes réglementaires

.....

> Avis n° 2022-022 du 17 mars 2022

Projet de décret relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs

Règlements de différends

.....

Avis n° 2022-059 du 28 juillet 2022

Règlement des différends opposant Captrain France, T3M, Europorte France et Régiorail à SNCF Réseau concernant les procédures en lien avec l'allocation des sillons, l'encadrement et l'utilisation des capacités d'infrastructure réservées pour les travaux et les principes et procédures d'indemnisation

Procédures en manquement

.....

Décisions de mise en demeure

> Décision n° 2022-001 du 4 janvier 2022

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

> Décision n° 2022-028 du 21 avril 2022

Mise en demeure de Greenmodal Transport pour non-respect de ses obligations en matière de transmission d'informations relatives au transport ferroviaire de marchandises

Décisions de clôture d'une procédure en manquement

> Décision n° 2022-045 du 5 juillet 2022

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de Greenmodal Transport pour non-respect de ses obligations en matière de transmission d'informations relatives au transport ferroviaire de marchandises

> Décision n° 2022-051 du 12 juillet 2022

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Voyageurs pour non-respect de la décision n° 2020-044 du 30 juillet 2020 portant règlement du différend entre la Région Hauts-de-France et SNCF Voyageurs concernant la transmission d'informations relatives à l'organisation ou à l'exécution de services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux missions faisant l'objet du contrat de service public conclu entre la région et SNCF Voyageurs

> Décision n° 2022-093 du 15 décembre 2022

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Réseau pour méconnaissance 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

> Décision n° 2022-094 du 15 décembre 2022

Procédure en manquement ouverte à l'encontre 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

Décision de saisine de la commission des sanctions

> Décision n° 2022-078 du 20 octobre 2022

Procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Réseau pour méconnaissance des décisions de l'Autorité n° 2013-016 à 2013-019 du 1^{er} octobre 2013

Indépendance de SNCF Réseau

.....

> Avis n° 2022-075 du 11 octobre 2022

Proposition de révocation du président-directeur général de la société SNCF Réseau

> Avis n° 2022-076 du 11 octobre 2022

Proposition de nomination du président-directeur général de la société SNCF Réseau

Performance et trajectoires financières de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

.....

> Avis n° 2022-009 du 8 février 2022

Projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030

> Avis n° 2022-014 du 15 février 2022

Projet de contrat entre l'État et SNCF Gares & Connexions pour la période 2021-2026

> Avis n° 2022-086 du 1^{er} décembre 2022

Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2022



Transports publics en Île-de-France

> Décision 2022-091 du 13 décembre 2022

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2023

> Avis n° 2022-044 du 30 juin 2022

Projet de plan de gestion des informations confidentielles de la RATP au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris



Autoroutes

Contrôle des projets de contrat de concession

.....

> Avis n° 2022-007 du 25 janvier 2022

Projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A69 entre Castres (Tarn) et Verfeil (Haute-Garonne)

Contrôle des projets d'avenants aux contrats de concession

.....

> Avis n° 2022-030 du 21 avril 2022

Projet de dix-septième avenant à la convention passée entre l'État et la société Area pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 9 mai 1988 et au cahier des charges annexé à cette convention

> Avis n° 2022-031 du 21 avril 2022

Projet de dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société APRR pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 19 août 1986 et au cahier des charges annexé à cette convention

> Avis n° 2022-054 du 26 juillet 2022

Projet de quatorzième avenant à la convention passée entre l'État et la société Sanef pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 29 octobre 1990 et au cahier des charges annexé à cette convention

> Avis n° 2022-055 du 26 juillet 2022

Projet de treizième avenant à la convention passée entre l'État et la société SAPN pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 3 mai 1995, et au cahier des charges annexé à cette convention

> Avis n° 2022-082 du 15 novembre 2022

Dix-neuvième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 7 février 1992 et au cahier des charges annexé à cette convention

Contrôle des contrats d'exploitation des installations annexes (passation et cession)

.....

> Avis n° 2022-002 du 4 janvier 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), des contrats portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Rouillé Pamproux Nord, située sur l'autoroute A10, de Port Lauragais Sud, située sur l'autoroute A61, et de Toulouse Sud Nord, située sur l'autoroute A61

> Avis n° 2022-005 du 20 janvier 2022

Procédure de passation, par la société des Autoroutes Rhône-Alpes (« Area »), du contrat portant sur la construction et l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Groisy et les Crêts Blancs, situées sur l'autoroute A410, de Romagnieu, située sur l'autoroute A43, et de Saint-Nazaire les Eymes, située sur l'autoroute A41S

> Avis n° 2022-006 du 20 janvier 2022

Procédure de passation, par la société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (« Escota »), d'un contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Baume de Marron et de Peypin, situées sur l'autoroute A52

> Avis n° 2022-008 du 3 février 2022

Procédure de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), du contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de la Palme Ouest, située sur l'autoroute A9

> Avis n° 2022-010 du 8 février 2022

Procédure de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), d'un contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur les aires de Carcassonne Arzens Nord et Sud, situées sur l'autoroute A61

> Avis n° 2022-015 du 15 février 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), des contrats portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Corbières Nord, située sur l'autoroute A61, sur l'aire du Mas d'Agenais, située sur l'autoroute A62 et sur les aires de Brouzils et de Chavagnes-en-Paillers, situées sur l'autoroute A83

> Avis n° 2022-016 du 15 février 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), des contrats portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire du Manoir, située sur l'autoroute A89, et sur l'aire de Saugon Est, située sur l'autoroute A10

> Avis n° 2022-019 du 10 mars 2022

Procédures de passation pour les contrats de sous-concession relatifs aux IRVE sur 3 ensembles d'aires des réseaux Sanef et SAPN pour un total de 52 aires.

> Avis n° 2022-020 du 10 mars 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), des contrats portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire d'Agen Porte d'Aquitaine, située sur l'autoroute A62

> Avis n° 2022-021 du 10 mars 2022

Procédure de passation, par la société Cofiroute, du contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de la Vallée de l'Erve, située sur l'autoroute A81

> Avis n° 2022-023 du 17 mars 2022

Procédure de passation, par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (« APRR »), de quatre contrats ayant pour objet la construction et l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur 7 aires situées sur les autoroutes A6, A31, A36, A39 et A71 (lot 1), 7 aires situées sur les autoroutes A5, A6, A31, A36 et A40 (lot 2), 7 aires situées sur les autoroutes A5, A6, A36 et A42 (lot 3) et 8 aires situées sur les autoroutes A5, A6, A31 A71 et A105 (lot 4)

> Avis n° 2022-026 du 14 avril 2022

Procédure de passation, par la Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota), de deux contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de l'Arc et de la Scoperta, situées sur l'autoroute A8

> Avis n° 2022-027 du 21 avril 2022

Procédure de passation, par la Société des autoroutes du Sud de la France (« ASF »), d'un contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Bréguières Sud, située sur l'autoroute A8

> Avis n° 2022-029 du 21 avril 2022

Procédure de passation, par la société Cofiroute, du contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Limours-Briis-sous-Forges, située sur l'autoroute A10

> Avis n° 2022-032 du 10 mai 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), des contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Toulouse Sud et de Port Lauragais Nord, situées sur l'autoroute A61

> Avis n° 2022-033 du 10 mai 2022

Procédure de passation, par la Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota), d'un contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Beausoleil, située sur l'autoroute A8

> Avis n° 2022-037 du 19 mai 2022

Procédure de passation, par la société Cofiroute, du contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Meung-sur-Loire et de Beaugency-Messas, situées sur l'autoroute A10

> Avis n° 2022-038 du 19 mai 2022

Procédure de passation, par la Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota), d'un contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de l'Esterel, située sur l'autoroute A8

> Avis n° 2022-042 du 2 juin 2022

Procédure de passation, par la société Autoroute Artenay-Courtenay (Arcour), du contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Loiret, située sur l'autoroute A19

> Avis n° 2022-043 du 16 juin 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), de contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Châteaudrie, de La Canepetière, de La Champouse, de Fenieux Ouest et de Trémentines, situées respectivement sur les autoroutes A83, A51, A10 et A87

> Avis n° 2022-049 du 7 juillet 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), de contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de La Palme Est et de La Corrèze, situées respectivement sur les autoroutes A9 et A89

> Avis n° 2022-050 du 7 juillet 2022

Procédure de passation, par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (« APRR »), du contrat portant sur l'exploitation d'activités de restauration, boutique et hôtellerie sur l'aire des Volcans d'Auvergne Ouest, située sur l'autoroute A71

> Avis n° 2022-053 du 12 juillet 2022

Procédure de passation, par la société Autoroute de Liaison Calvados Orne (Alicorne), du contrat d'occupation du domaine concédé en vue de l'exercice d'une activité de service d'une station de recharge pour véhicules électriques sur l'aire du Pays d'Argentan, située sur l'autoroute A88

> Avis n° 2022-060 du 28 juillet 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), de contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Hastings, située sur l'autoroute A64, de Montpellier Fabrègues Sud, située sur l'autoroute A9, du Pays de Brive, située sur l'autoroute A89, des Herbiers, située sur l'autoroute A87 et de Rouille-Pamproux Sud, située sur l'autoroute A10

> Avis n° 2022-061 du 28 juillet 2022

Procédure de passation, par la société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota), de contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Vidauban Nord et du Rousset, situées sur l'autoroute A8 ; les aires d'Aubignosc Est, d'Aubignosc Ouest et de Meyrargues-Fontbelle, situées sur l'autoroute A51 ; les aires Plaines Baronnes et le Liouquet, situées sur l'autoroute A50 ; et l'aire de la Chaberte, située sur l'autoroute A57

> Avis n° 2022-065 du 8 septembre 2022

Projet de cession du contrat d'exploitation conclu avec la société Arcos portant sur les activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire de la Bruche, située sur l'autoroute A355

> Avis n° 2022-066 du 8 septembre 2022

Projet de cession du contrat d'exploitation conclu avec la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF ») portant sur les activités de restauration, de boutique et d'hôtellerie sur les aires de Montpellier Fabrègues Nord et Sud, situées sur l'autoroute A9

> Avis n° 2022-067 du 8 septembre 2022

Projets de cession des contrats d'exploitation conclus avec la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) portant sur les activités de restauration et de boutique sur les aires de Gevrey Ouest et d'Écot, situées respectivement sur les autoroutes A31 et A36, ainsi que sur les installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Jonchets Grande Paroisse et de Jonchets Les Récompenses, situées sur l'autoroute A5, d'Achères-Ouest, de Saint-Ambreuil et de Dracé, situées sur l'autoroute A6, de Gevrey Ouest, située sur l'autoroute A31, d'Écot, située sur l'autoroute A36 et de Pont-Chêne d'Argent et de Pont Val de Saône, situées sur l'autoroute A39

> Avis n° 2022-071 du 22 septembre 2022

Procédures de passation, par la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN), de deux contrats portant sur l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur les aires de Bosgouet Sud et de Rosny-sur-Seine Sud, situées sur l'autoroute A13

> Avis n° 2022-072 du 22 septembre 2022

Procédures de passation, par la société Sanef, de quatorze contrats portant, d'une part, sur l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de recharge pour véhicules électriques, de boutique et de restauration sur les aires de Reims Champagne-Nord et Reims Champagne-Sud, situées sur l'autoroute A4 et d'autre part, sur l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur 12 aires situées sur les autoroutes A1, A4 et A29

> Avis n° 2022-073 du 22 septembre 2022

Procédure de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), de deux contrats portant, d'une part, sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de recharge pour véhicules électriques, de boutique et de restauration sur l'aire de Comminges, située sur l'autoroute A64 et d'autre part, sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire de la Corrèze, située sur l'autoroute A89

> Avis n° 2022-074 du 6 octobre 2022

Procédure de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), d'un contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de recharge pour véhicules électriques, de boutique et de restauration sur l'aire de Saulce, située sur l'autoroute A7

> Avis n° 2022-080 du 27 octobre 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), de sept contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Vitrolles et Latitude 45, situées sur l'autoroute A7, l'aire de Gignac-Rebuty, située sur l'autoroute A55, les aires de Carcassonne Arzens Nord et Carcassonne Arzens Sud, situées sur l'autoroute A61, l'aire de Garonne, située sur l'autoroute A62 et l'aire de Manzat, située sur l'autoroute A89

> Avis n° 2022-092 du 13 décembre 2022

Procédures de passation, par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF), de deux contrats portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations permettant d'assurer, d'une part, les activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire du Pays de Brive, située sur l'autoroute A89 et, d'autre part, les activités de distribution de carburants, de recharge pour véhicules électriques, de boutique et de restauration sur l'aire des Palombières, située sur l'autoroute A89

> Avis n° 2022-096 du 15 décembre 2022

Procédures de passation, par la société Sanef, de trois contrats d'exploitation d'installations annexes à caractère commercial permettant d'assurer les activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur les aires de La Sentinelle Est, de Saint-Éloi et de Saint-Hilaire-Cottes situées respectivement sur les autoroutes A2, A25 et A26

Commission des marchés des sociétés concessionnaires

> Avis n° 2022-012 du 10 février 2022

Projet de modification des règles internes et des principes généraux de composition de la commission des marchés (ensemble intitulé « règlement intérieur ») de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (« SFTRF »)

> Avis n° 2022-034 du 10 mai 2022

Composition de la commission des marchés de la Société des Autoroutes Nord et Est de la France (Sanef)

> Avis n° 2022-035 du 10 mai 2022

Composition de la commission des marchés de la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

> Avis n° 2022-039 du 2 juin 2022

Composition de la commission des marchés de la Société des Autoroutes Nord et Est de la France (Sanef)

> Avis n° 2022-040 du 2 juin 2022

Composition de la commission des marchés de la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

> Avis n° 2022-041 du 2 juin 2022

Composition de la commission des marchés de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF)

> Avis n° 2022-048 du 7 juillet 2022

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes et Tunnel du Mont Blanc (ATMB)

> Avis n° 2022-056 du 26 juillet 2022

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes et Tunnel du Mont-Blanc (ATMB)

> Avis n° 2022-062 du 28 juillet 2022

Composition de la commission des marchés de la Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France (Sanef)

> Avis n° 2022-063 du 28 juillet 2022

Composition de la commission des marchés de la Société des Autoroutes Paris-Normandie (SAPN)

> Avis n° 2022-069 du 15 septembre 2022

Projet de modification des règles internes de la commission des marchés de la société Sanef

> Avis n° 2022-070 du 15 septembre 2022

Projet de modification des règles internes de la commission des marchés de la Société des Autoroutes Paris-Normandie (« SAPN »)

Collecte de données

> Décision n° 2022-018 du 10 mars 2022

Transmission régulière d'informations concernant les marchés de travaux compris entre 90 000 euros hors taxes et les seuils des procédures formalisées par les concessionnaires d'autoroutes disposant d'une commission des marchés

> Décision n° 2022-088 du 8 décembre 2022

Transmission régulière d'informations sur les coûts de construction des opérations d'aménagement du réseau autoroutier et national concédé, en vue de la mise à jour du référentiel interne sur les prix de l'Autorité

Projet de texte réglementaire

.....

> Décision n° 2022-052 du 12 juillet 2022

Proposant au ministre chargé des transports, en application de l'article R. 119-29 du code de la voirie routière, un arrêté précisant les conditions devant être remplies par les personnes souhaitant être enregistrées en tant que prestataire du service européen de télépéage, ainsi que la composition du dossier annuel d'information prévu à l'article D. 119-29-2 du même code



L'ART

> Décision n° 2022-064 du 28 juillet 2022

Fixation du siège de l'Autorité de régulation des transports à Paris

> Décision n° 2022-077 du 11 octobre 2022

Adoption du règlement intérieur du collège de l'Autorité de régulation des transport



Aéroportuaire

Homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

.....

> Décision n° 2022-058 du 28 juillet 2022

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2022

> Décision n° 2022-068 du 15 septembre 2022

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2022

> Décision n° 2022-079 du 27 octobre 2022

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2023

> Décision n° 2022-087 du 8 décembre 2022

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2023

Décisions réglementaires et lignes directrices

.....

> Décision n° 2022-024 du 31 mars 2022

Détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports

> Décision n° 2022-025 du 31 mars 2022

Adoption de lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n°2022-024 du 31 mars 2022

> Décision n° 2022-084 du 29 novembre 2022

Adoption de lignes directrices relatives aux critères retenus pour établir les décisions de l'Autorité de régulation des transports prises en application de l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aéroports des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile

> Décision n° 2022-085 du 29 novembre 2022

Fixant les listes des usagers visés à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aéroports des redevances mentionnées à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile

ANNEXES :
LES RAPPORTS ET ÉTUDES



A close-up photograph of a hand pointing towards a stack of papers. The papers are slightly fanned out, showing various colors like yellow, green, and red. The background is dark and out of focus. The title 'ANNEXES : LES RAPPORTS ET ÉTUDES' is overlaid in white text on the right side of the image.

ANNEXES : **LES RAPPORTS ET ÉTUDES**

ART



Rapport annuel d'activité 2021



Bilan : « Six ans de régulation des transports (2016-2022) – De l'ARAFER à l'ART »

Observation des marchés



Rapport multimodal : « Le transport de voyageurs en France – État des lieux des mobilités courte et longue distances (volume 2) : évolutions des mobilités depuis 2008 et pendant la crise sanitaire au regard de leur impact environnemental »

Services numériques et données de mobilité



État des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité

Ferroviaire



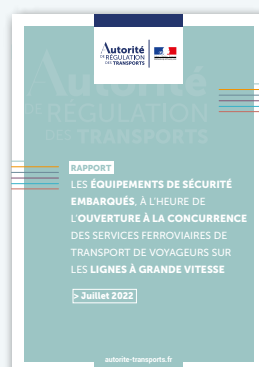
Bilan annuel du marché du transport ferroviaire en 2020



Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs – Édition 2022



Le marché européen du transport ferroviaire en 2020



Rapport sur les équipements de sécurité embarqués, à l'heure de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs sur les lignes à grande vitesse



Rapport sur l'utilisation des voies de service



Bilan annuel du marché du transport ferroviaire en 2021 – L'essentiel

Autocars et gares routières



Synthèse des Rencontres gares routières



Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en 2021



Bilan au premier semestre 2022 de l'activité du marché du transport par autocar librement organisé



Autoroutes



Rapport annuel sur la synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'année 2021

Le kiosque de l'ART



Rapports sectoriels (ferroviaire, autocars, autoroutes), bilan semestriels et synthèses des consultations publiques.

Retrouver les principales publications sur

autorite-transport.fr



Retrouver la base des avis et décisions sur

autorite-transport.fr/avis-et-decisions



Retrouver les textes de références sur

autorite-transport.fr/les-textes-de-reference



Consulter le glossaire des secteurs régulés par l'ART sur

autorite-transport.fr/glossaire



@ART_transports



linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transport/

Directeur de la publication : Philippe Richert • Rédacteurs en chef : Jordan Cartier, secrétaire général ; Geneviève Lallemand-Kirche, Directrice, Adjointe au secrétaire général ; Joël Deumier, directeur adjoint de cabinet chargé des affaires européennes ; Séverine Saint-Hubert, cheffe du service de la communication.

Ont participé à la réalisation de ce rapport d'activité : les services de l'ART • Conception et réalisation : LATITUDE Nantes • 0121/23

Crédits photos : AdobeStock®, Romain Gaillard/REA, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités/transport.data.gouv.fr, IRG-Rail, M&M Conseil, REA, RFC North Sea- Med, UITP, Autorité de régulation des transports.

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 550 exemplaires.

Dépôt légal : Juin 2023 - ISSN 2823-9296



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

autorite-transports.fr