



RAPPORT D'ACTIVITÉ

2023

Concourir au développement
de mobilités durables

TOME 1

L'activité
en un clin d'œil

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2023



Sommaire

Éditorial du Président	P.04
1. L'ART en bref	P.10
2. Les membres du collège	P.18
3. Nos valeurs	P.20
4. Panoramas des transports	P.22
5. Une année active au service des usagers et de la mobilité	P.30
6. Mesurer la performance de l'action de l'ART : des résultats probants	P.32
7. 2023, une année marquée par l'évolution des compétences de l'ART	P.40
8. Bilan de l'action de l'ART en 2023 au regard des enjeux de mobilités	P.44
9. L'action contentieuse de l'ART	P.52
10. Un régulateur en lien étroit avec l'écosystème des transports	P.56
11. Toutes et tous au service des usagers et de la mobilité	P.64
12. Notre organisation	P.66

éditorial

Par **Thierry Guimbaud**

Président de l'ART



L'ART, un régulateur au service d'une meilleure mobilité

Au cours de l'année 2023, l'Autorité de régulation des transports (ART) a poursuivi son action visant à concourir de manière efficace aux grands enjeux actuels du secteur des transports, alors que celui-ci est traversé par de nombreux défis qui affectent le quotidien de nos concitoyens et qui auront également une incidence sur l'avenir.

L'urgence climatique exige de chaque acteur de la mobilité de prendre toute sa part. Dans ce contexte, l'ART, par les compétences qui lui ont été attribuées par la loi, inscrit son action en cohérence avec la transition écologique afin d'en-



L'ART inscrit son action en cohérence avec la transition écologique afin d'encourager le développement des modes les moins émetteurs de gaz à effet de serre, favoriser une plus grande intermodalité et inciter à l'adaptation des infrastructures à coût maîtrisé.

courager le développement des modes les moins émetteurs de gaz à effet de serre, favoriser une plus grande intermodalité et inciter à l'adaptation des infrastructures à coût maîtrisé.



Par ailleurs, afin de préserver le pouvoir d'achat des Français et la compétitivité des entreprises, dans un contexte marqué par des niveaux d'inflation élevés en 2022 et 2023, l'ART contribue, par son action, à la maîtrise des prix.

En outre, l'exigence de qualité de service des transports et des infrastructures est toujours au centre des préoccupations des usagers. L'action du régulateur tient compte de cette dimension, afin que se développent des services à même de répondre aux attentes des usagers et parvenir, in fine, à une meilleure mobilité.

Je suis heureux de vous faire découvrir l'action et les réalisations de l'ART en 2023 à

travers ce rapport constitué de deux tomes : le premier, synthétique, qui permet de parcourir « L'activité de l'ART en un clin d'œil » et le second, qui présente « Toute l'activité par secteur » en proposant une plongée plus approfondie dans chacun des secteurs régulés.

Je vous invite à parcourir le tome 1, dans lequel vous pourrez découvrir, que vous soyez spécialiste ou non des transports et de la régulation, comment l'ART a contribué en 2023 à l'amélioration du fonctionnement du secteur des transports, notamment par le dialogue qu'elle entretient avec son écosystème ou par son action contentieuse. Cette année, nous avons le plaisir de vous présenter deux nouvelles rubriques relatives, d'une part, à la mesure de la performance de l'action du régulateur et, d'autre part, à l'avis des agents de l'ART sur la qualité de vie au travail.



L'exigence de qualité de service des transports et des infrastructures est toujours au centre des préoccupations des usagers. L'action du régulateur tient compte de cette dimension pour parvenir, in fine, à une meilleure mobilité.

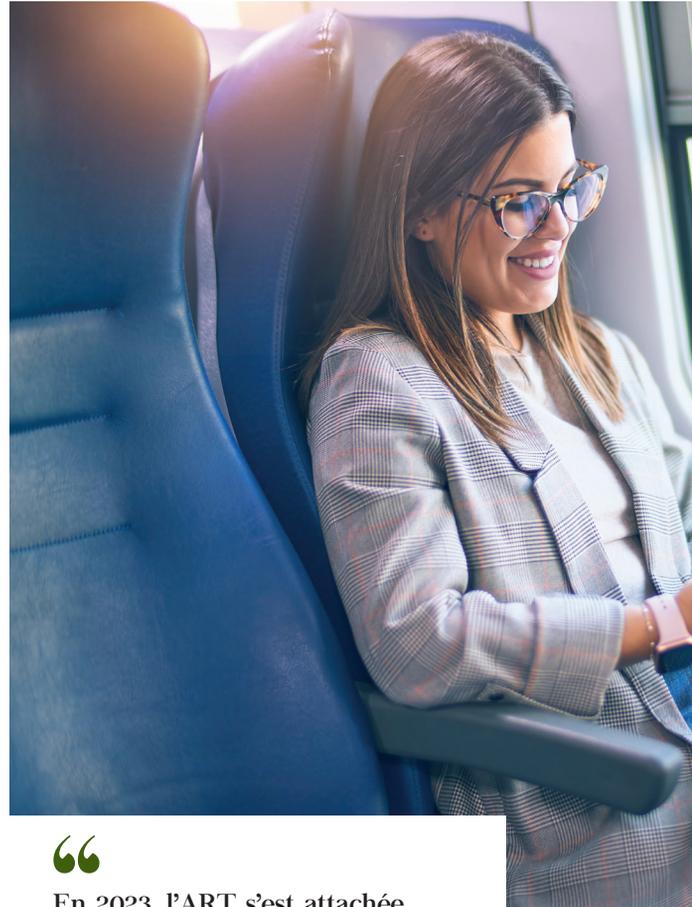
Le tome 2 de ce rapport d'activité a vocation à vous présenter, de manière complète, l'action de l'ART dans chacun des six secteurs qu'elle régule ainsi que son action à l'échelle européenne. Cette année encore, un certain nombre d'opérateurs économiques et de partenaires institutionnels de l'ART ont accepté de répondre aux questions

que nous leur avons posées. Je tiens tout particulièrement à les remercier d'avoir partagé leur vision de la régulation et des transports, que vous pourrez retrouver dans les rubriques « La parole à... ».

En 2023, l'ART s'est attachée à contribuer, de manière indépendante, au fonctionnement efficient des secteurs sur lesquels elle intervient, directement, par le biais de sa mission de « régulation économique », et en apportant son expertise aux débats publics et enjeux actuels, par le biais de sa mission d'« information ».

Ainsi, conformément à sa mission historique, l'ART a continué à s'assurer d'un fonctionnement efficient du système ferroviaire et d'une utilisation effective et optimale du réseau ferré.

L'année 2023 marque notamment la finalisation des travaux de prospective sur l'avenir du réseau ferroviaire à l'horizon 2042, entamés sous la présidence de Bernard Roman et publiés en juillet 2023. Le régulateur montre que le réseau ferroviaire se trouve à la croisée des chemins et préconise un effort ambitieux, en ligne avec le scénario « planification écologique » élaboré par le Conseil d'orientation des infrastructures. Ce scénario prévoit une forte augmentation des investissements consacrés au renouvellement et à la modernisation du réseau existant afin de développer le mode ferroviaire, en cohérence avec les ambitions portées en matière de décarbonation des transports.



“

En 2023, l'ART s'est attachée à contribuer, de manière indépendante, au fonctionnement efficient des marchés sur lesquels elle intervient, directement, par le biais de sa mission de « contrôle », et en apportant son expertise aux débats publics et enjeux actuels, par le biais de sa mission d'« information ».



En second lieu, l'ART a approuvé, en 2023, les grands principes de la tarification de l'accès au réseau ferroviaire proposés par le gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, pour la période 2024-2026. Les évolutions de structure tarifaire qu'elle porte, en cohérence avec la théorie économique, dans un contexte de forte augmentation des péages en niveau, doivent permettre un usage optimisé du réseau et constituent ainsi un levier en faveur du report modal.

Dans le secteur des transports urbains en Île-de-France, l'ART a œuvré activement à la préparation de la mise en concurrence des services de transport sur le réseau du Grand Paris Express.

En 2023, l'ART a engagé un dialogue constructif avec la RATP dans le cadre de la régulation des activités relatives au Grand Paris Express, le régulateur veillant tout particulièrement à ce que les exploitants sur ce réseau bénéficient d'un traitement transparent, équitable et non-discriminatoire. L'année 2023 a également été marquée par la montée en puissance de la régulation des activités de sûreté fournies par la RATP, afin de contribuer à la maîtrise des coûts et des tarifs de ces prestations.

S'agissant de la régulation et du contrôle des concessions d'autoroutes, l'ART a apporté son éclairage sur la gestion de la fin des contrats et a pris part au débat public sur la préparation de l'avenir des autoroutes en s'appuyant sur son expertise acquise depuis 2016.

Moins de dix ans avant l'arrivée à échéance des premiers contrats historiques, qui représentent 90 % du réseau concédé, l'ART s'attache à contribuer aux réflexions qui permettront de gérer au mieux la fin des contrats historiques et de préparer l'avenir du secteur. Dans ce cadre, elle a formulé des pistes d'action pour améliorer la régulation du secteur dans son rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières de janvier 2023, publié deux focus prolongeant ces travaux en juillet 2023, l'un portant sur la question du partage des risques dans les contrats, l'autre sur la rentabilité des concessions d'autoroutes, et engagé des travaux d'analyse approfondis sur la gestion de la fin des contrats, tant en ce qui concerne la formalisation des objectifs de remise en « bon état » de l'infrastructure que le suivi de l'ensemble des investissements prévus aux contrats.

Enfin, l'ART s'est saisie des enjeux écologiques du secteur en proposant des évolutions visant à renforcer l'efficacité du dispositif prévu par l'État pour prendre en compte les nuisances environnementales dans le péage.

Dans le secteur des services interurbains de transport routier de voyageurs, l'ART a poursuivi sa mission de suivi du bon fonctionnement de la concurrence et de veiller à la qualité de l'accueil de ces services en gares routières, afin d'encourager le développement d'une offre de transport à la fois à faible coût et vertueuse d'un point de vue écologique.

En 2023, démontrant que son action s'inscrit dans le cadre des enjeux liés à l'actualité des secteurs qu'elle régule, l'ART a engagé une étude visant à identifier, en lien avec l'ensemble des parties prenantes, des solutions alternatives à la fermeture annoncée de la gare routière de Bercy par la mairie de Paris, alors que celle-ci représente 30 % du marché des autocars librement organisés.

L'ART a par ailleurs continué de faire évoluer les conditions tarifaires d'accès aux gares routières afin de s'assurer que l'accès à ces infrastructures s'effectue dans des conditions satisfaisantes et à des prix justes pour les autocars longue distance librement organisés. Elle a souligné les insuffisances de qualité de service offerte en général dans ces installations essentielles pour le développement de ce mode de transport attractif.

Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a apporté une contribution majeure à l'évolution du cadre de régulation, tout en poursuivant la mise en œuvre de ses missions.

Au cours de l'année 2023, l'ART a entrepris les travaux nécessaires pour éclairer la décision publique afin d'améliorer le cadre de régulation aéroportuaire. Une grande partie des axes de réforme annoncés par le ministre chargé des Transports en novembre 2023 se sont inscrits en cohérence avec les préconisations formulées par l'ART dans son rapport publié en septembre 2023.

Par ailleurs, l'ART a contribué à la maîtrise du niveau des tarifs des redevances payées par les compagnies aériennes auprès des plus importants exploitants d'aéroports français dans le cadre de sa mission d'homologation annuelle de ces tarifs qu'elle remplit depuis 2019.

Enfin, l'ART a conduit la mise à jour du cadre méthodologique applicable à la détermination des niveaux de rémunération du capital mobilisé par les aéroports, en s'appuyant sur une large consultation des parties prenantes pour rechercher des points d'équilibre au bénéfice des utilisateurs finaux.





Dans le secteur des données et services numériques de mobilité, l'ART a accompagné le développement de ces services, en contribuant notamment à l'amélioration de la qualité et de la fiabilité des informations transmises aux voyageurs.

Le régulateur contribue, par son action, au développement de services numériques de mobilité performants, à même d'orienter les usagers des applications vers un usage moindre des véhicules particuliers au profit d'autres modes moins carbonés. Le régulateur a notamment mis en place une stratégie de contrôle de l'ouverture et de la réutilisation des données de mobilité sur le point d'accès national (PAN), dont les résultats sont d'ores et déjà probants : à l'issue de la campagne de contrôle 2022-2023, l'action de l'ART a contribué à une amélioration de près de 8 à 15 points de pourcentage des taux de publication des données de mobilité statiques et dynamiques, respectivement.

Enfin, je souhaite adresser, mes sincères remerciements à Philippe Richert qui a assuré la présidence par intérim pendant près de 18 mois, ainsi qu'aux autres vice-présidents, Florence Rousse, Sophie Auconie et Patrick Vieu, qui ont porté la voix de l'ART et l'ont faite rayonner.

Alors que j'ai l'honneur de vous présenter le bilan de l'année 2023, je remercie chaleureusement les collaboratrices et les collaborateurs de l'ART pour leur expertise et l'engagement dont ils ont fait preuve au cours de cette année pour construire, au jour le jour, une régulation rigoureuse et efficace, au service d'une meilleure mobilité pour demain.

C'est donc avec grand plaisir que je vous invite à parcourir ce rapport d'activité, afin de plonger au cœur de l'action et des réalisations de l'ART.

Thierry Guimbaud,
Président de l'ART

L'ART EN BREF

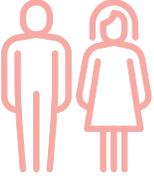
L'Autorité de régulation des transports (ART) a œuvré en 2023 à améliorer le fonctionnement des transports en France, en exerçant les missions que la loi lui confie. L'ART a ainsi contribué, par l'engagement de son collègue et de ses agents, à favoriser une mobilité de qualité, au meilleur prix et qui s'inscrit dans la transition écologique*.

API

L'Autorité de régulation des transports est une autorité publique indépendante.

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

14 M€ 
**de dotation
budgétaire**
pour 2023

102 
ETPT
plafond des emplois
autorisés pour 2023

5 
**membres
du collège**

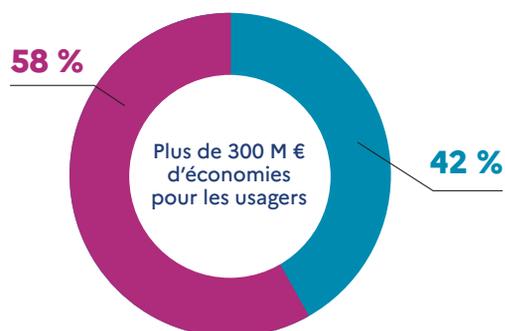
*Tous les chiffres de cette page ont été établis au 31 décembre 2023.

Gains pour l'économie



300 M€

Depuis qu'elle est compétente dans le secteur autoroutier concédé, l'ART a permis de faire bénéficier aux usagers des autoroutes d'une économie de péage de plus de 300 millions d'euros, soit 15 % des hausses initialement envisagées par l'État concédant.



- Gains directs dus au retrait de coûts incombant au concessionnaire ou d'investissements à l'utilité non établie
- Gains directs dus à un meilleur paramétrage économique des avenants



47,5 M€

Depuis sa prise de compétence dans le secteur aéroportuaire en 2019, l'ART a permis de limiter les hausses de tarifs payés par les compagnies aériennes pour l'utilisation des infrastructures aéroportuaires de près de 47,5 millions d'euros.



45 notifications

C'est le nombre d'intentions d'exploiter un nouveau service ferroviaire notifiées à l'ART depuis décembre 2020, date à laquelle l'arrivée de nouvelles entreprises ferroviaires sur le réseau français est possible avec l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs. Ces nouveaux services sont de nature à favoriser une réponse toujours plus adaptée aux besoins des voyageurs (prix, ponctualité, qualité de service, services à bord, etc.).

Pour l'année 2023 :

- **3 nouvelles notifications d'entreprises ferroviaires** envisageant d'offrir de nouveaux services ferroviaires librement organisés ont été communiquées à l'ART sur l'année 2023 (par SNCF Voyageurs), pour un total de 45 depuis l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- **5 lots de services conventionnés ont été attribués** en 2023 par différentes autorités organisatrices de transport (les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Île-de-France, Hauts-de-France et Pays de la Loire), parmi lesquels 3 ont été attribués à SNCF Voyageurs, 1 au groupement Keolis-SNCF Voyageurs et 1 à Transdev ;
- **3 lots de services conventionnés ont été renouvelés de manière anticipée** en 2023 à SNCF Voyageurs par différentes autorités organisatrices de transport (les régions Bretagne, Occitanie et Nouvelle-Aquitaine) ;
- **3 avis de concession** ont été publiés en 2023 par différentes autorités organisatrices de transport (les régions Grand Est, Bourgogne-Franche-Comté et Normandie), pour l'exploitation de lignes régionales ;
- **2 régions ont publié des avis d'information ou de pré-information** en 2023 pour une mise en concurrence à venir.

Le saviez-vous ?

Quelle est la différence entre un service librement organisé et un service conventionné ?

Les services de transport ferroviaire « librement organisés » sont des services commerciaux qui ne sont pas soumis à des obligations de service public par l'État ou les régions. Ils établissent leurs offres « librement », en fonction de la demande. Le transport ferroviaire de voyageurs librement organisé concerne en 2023, en très grande majorité, les trains aptes à la grande vitesse (TAGV).

Les services « conventionnés » font l'objet d'un accord formalisé (convention) passé entre l'autorité organisatrice des transports (la région ou l'État) et l'entreprise ferroviaire à qui est confiée la responsabilité de fournir les services prévus par la convention. Il s'agit des trains Intercités, Transilien, RER et TER.



focus

L'ouverture à la concurrence des services conventionnés de voyageurs

La société nationale des chemins de fer français (SNCF), créée en 1937, a pour mission initiale d'exploiter, d'aménager et de développer le réseau ferré national. À partir des années 1990, face aux problématiques financières rencontrées par les gestionnaires d'infrastructure en Europe et afin de lutter contre la baisse de la part de marché du ferroviaire, la "revitalisation" des chemins de fer devient l'un des axes majeurs de la nouvelle politique des transports de l'Union européenne. Le secteur est alors progressivement mis en concurrence selon le principe de séparation des activités de gestion du réseau, qui reste un monopole, et d'exploitation de services de transport, soumise au libre jeu du marché.

Le droit européen pose le principe de l'attribution concurrentielle des contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer à compter du 25 décembre 2023, terme de la période allant du 3 décembre 2019 au 24 décembre 2023 au cours de laquelle l'attribution concurrentielle de ces contrats était une faculté des autorités organisatrices de transport. Six dérogations à cette obligation sont prévues :

- **exploitation du service** par l'AOT ou par une entité sur laquelle l'AOT exerce un contrôle analogue à celui qu'elle exerce sur ses propres services (**régie**) ;

- **en cas de circonstances exceptionnelles**, pour une durée maximale de cinq ans ;
- **lorsque la valeur du contrat ou la longueur des services** en cause est inférieure à certains seuils ;
- **pour des raisons de performance**, c'est-à-dire lorsque l'attribution directe (i) est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés et (ii) a pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût/efficacité ou les deux par rapport au précédent contrat de service public ;
- **lorsque l'entreprise ferroviaire est également le gestionnaire d'infrastructure (« EF=GI ») ;**
- **en cas d'urgence.**

En France, trois de ces dérogations sont mises en œuvre sous le contrôle de l'ART.

Un contrat peut être attribué directement par une AOT sur le fondement des dérogations relatives (i) aux **circonstances exceptionnelles** et (ii) à la **performance après avis conforme de l'ART**. En outre, lorsqu'une AOT envisage d'attribuer un contrat sans mise en concurrence au motif que **l'entreprise ferroviaire est le gestionnaire d'infrastructure**, elle doit publier une décision préalable et toute personne à qui cette décision est susceptible de faire grief peut demander à l'ART de l'évaluer.

Les missions de l'ART

La loi a confié à l'ART des missions de régulation, de contrôle et d'expertise économique et technique, visant à assurer le bon fonctionnement - notamment du point de vue concurrentiel - des marchés dans le secteur du transport, et nécessitant l'intervention d'une institution publique faisant partie intégrante de l'État mais indépendante du Gouvernement.

Elle assure ainsi la régulation de plusieurs gestionnaires d'infrastructures essentielles du secteur du transport en monopole par le biais d'une palette de compétences qui varie pour chacun des domaines qu'elle régule et qui est susceptible de s'étendre aussi bien aux conditions tarifaires qu'opérationnelles d'accès à ces infrastructures. En la matière, son champ d'action :

- couvre historiquement les infrastructures essentielles du système ferroviaire (dès sa création en 2009) ;
- puis s'est élargi aux gares routières, aux aéroports et à certaines activités monopolistiques exercées par la RATP en Île-de-France (sûreté, gestion de l'infrastructure du réseau historique du métro et du RER, gestion technique du Grand Paris Express).

En matière de contrôle, l'ART intervient notamment :

- dans le domaine autoroutier, pour contrôler (i) les avenants aux contrats de concessions autoroutières, en apportant un éclairage objectif et indépendant sur le bien-fondé du financement par l'utilisateur, des opérations envisagées ainsi que sur ses modalités, (ii) les nouveaux contrats de concession, de même que (iii) les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- dans le domaine des services numériques de mobilité pour contrôler la mise à disposition publique et la correcte réutilisation des données de mobilité.

Enfin, l'ART diffuse des données – qu'elle collecte auprès des acteurs du secteur – et des analyses sectorielles dans le domaine du transport ferroviaire, du transport routier de voyageurs, des autoroutes concédées et des aéroports. Elle publie également un rapport annuel sur la mobilité visant à replacer l'observation des marchés dans une perspective multimodale.



Ferroviaire

- L'ART veille à ce que l'ensemble des compagnies souhaitant fournir des services ferroviaires en France puissent le faire, en ayant accès de manière transparente, équitable et non discriminatoire aux infrastructures ferroviaires essentielles à la fourniture de services ferroviaires (réseau ferré national et installations de service, telles que les gares).
- Elle veille à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, et du gestionnaire unique des gares, SNCF Gares & Connexions, vis-à-vis des entités commerciales du groupe SNCF.
- Elle surveille la trajectoire financière de SNCF Réseau pour s'assurer de sa robustesse et de sa cohérence au regard notamment des objectifs du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, sur lequel elle émet également un avis destiné au Gouvernement et dont elle suit l'exécution.
- Elle peut régler des différends entre entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport (régions, État), gestionnaires d'infrastructures et exploitants d'installations de service, dont elle est saisie, et peut déclencher une procédure de sanction en cas de manquement des acteurs du système ferroviaire à leurs obligations (notamment en ce qui concerne l'accès ou l'utilisation du réseau ferré ou des installations de service).
- Elle assure la régulation économique du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road* (ORR).



Transports publics urbains en Île-de-France

- L'ART assure la régulation des activités exercées en monopole par la Régie autonome des transports parisiens (RATP), à savoir :
 - la gestion des infrastructures du réseau historique du métro et du RER ;
 - la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
 - la fourniture des prestations de sûreté.
- Elle approuve les règles de la séparation comptable entre les différentes activités de la RATP (opérateur de transport, gestion de l'infrastructure, gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, fournisseur de prestations de sûreté).
- Elle règle les différends entre la RATP, l'autorité organisatrice des transports (Île-de-France Mobilités) et tout exploitant du réseau de transport public du Grand Paris dont elle est saisie et peut déclencher une procédure de sanction le cas échéant.



Aéroportuaire

- L'ART régule les redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français. Dans ce cadre, elle homologue annuellement les tarifs des redevances aéroportuaires qui lui sont soumis.
- Elle peut également rendre un avis motivé sur l'ensemble des paramètres économiques et financiers des avant-projets de contrat de régulation économique (CRE) et se prononce, par un avis conforme, sur les projets de CRE. Elle apprécie alors le caractère modéré de l'évolution tarifaire en moyenne sur la durée couverte par le contrat.
- Elle assure une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence afin d'éclairer les décisions publiques.
- Elle est chargée de fixer, par une décision réglementaire, les principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable entre les activités régulées (notamment les activités aéroportuaires) et celles qui ne le sont pas (notamment les activités commerciales).



Autoroutier

- L'ART veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. À ce titre, elle est consultée, d'une part, sur les projets de nouveaux contrats de concession, et, d'autre part, sur les projets d'avenants aux contrats existants lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la concession.
- Elle assure une mission de suivi économique et financier du secteur.
- Elle veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés (travaux, services...) des sociétés concessionnaires d'autoroutes et au respect des procédures d'attribution des contrats d'exploitation des stations-services et autres installations annexes à caractère commercial (notamment l'obligation de modération tarifaire pour la distribution de carburants).
- Elle exerce également une mission d'enregistrement des prestataires du service européen de télépéage (SET), tient le registre électronique national du SET et assure une mission de conciliation entre les percepteurs de péage et les prestataires du SET.



Transport routier de voyageurs

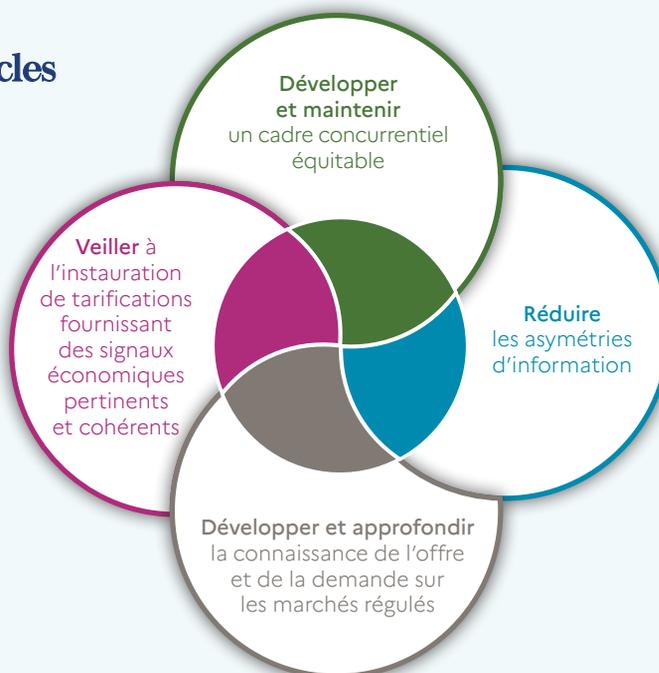
- L'ART régule les transports par autocar librement organisés qui assurent une liaison interurbaine de 100 kilomètres ou moins.
- Elle contrôle les règles d'accès aux gares routières et aux aménagements de transport routier afin d'assurer un bon fonctionnement du marché.
- Elle a un pouvoir de règlement des différends dont elle est saisie entre les opérateurs de transport routier de voyageurs et les gestionnaires des gares routières ; elle peut déclencher une procédure de sanction en cas de manquement des acteurs à leurs obligations.
- Elle exerce une mission générale d'observation du marché du transport routier de voyageurs.



Services numériques et données de mobilité

- L'ouverture des données de mobilité, que l'ART a pour mission de contrôler, a pour but de favoriser le développement des services numériques de mobilité, tels que des sites ou applications pour trouver son chemin, consulter des horaires, se déplacer ou bénéficier d'autres services de mobilité.
- L'ART s'assure de la mise à disposition effective des données de mobilité, par les producteurs de données, sur le point d'accès national (PAN), de leur conformité aux formats, de leur mise à jour et de leur qualité. Elle vérifie aussi l'utilisation de ces données par les services numériques de mobilité, notamment que les propositions faites aux voyageurs ne les induisent pas en erreur.
- Elle accompagne le développement des services numériques de mobilité (veille active, pouvoir de règlement des différends dont elle est saisie et déclenchement d'une procédure de sanction en cas de manquement des acteurs à leurs obligations) parmi lesquels les Mobilités par association des services (MAS) ou MaaS (« *Mobility as a Service* »), plateformes regroupant au sein d'une même et unique application les offres de mobilité (information et billets) de différents modes de transport.

Les 4 piliers socles de l'ART



LES MEMBRES DU COLLÈGE

Le président



Thierry Guimbaud

Thierry Guimbaud a été nommé président de l'ART par décret du Président de la République en date du 29 décembre 2023, succédant à Bernard Roman.

Administrateur général et ancien élève de l'ENA (promotion 1990-1992 « Condorcet »), Thierry Guimbaud commence sa carrière en 1982 au ministère de l'Économie et des Finances en tant que commissaire chargé d'enquêtes de concurrence, en particulier dans le domaine des travaux publics.

En 1992, il rejoint le ministère de l'Équipement en tant que chef du bureau de la concession et du financement des autoroutes, où il est chargé de la programmation financière des investissements sur les autoroutes et autres ouvrages concédés.

Thierry Guimbaud rejoint les Aéroports de Paris, alors établissement public, en 1996 en tant que chef du département stratégie, au sein duquel il s'occupe du pilotage de grands projets stratégiques, avant de devenir responsable de l'exploitation de l'aéroport Charles-de-Gaulle en 1998.

En 2005, il devient directeur chargé des services de transport et de l'exploitation au Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), devenu Île-de-France Mobilités (IDFM), où il est responsable de la définition de la politique des transports et de sa mise en œuvre par le biais de contrats de service publics passés avec les grands opérateurs publics et privés.

Devenu directeur des services de transports au sein du ministère chargé des Transports en 2011, il pilote notamment l'élaboration de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, qui a considérablement renforcé les pouvoirs du régulateur.

En 2017, Thierry Guimbaud prend les fonctions de directeur général des Voies navigables de France (VNF), jusqu'à sa nomination en tant que Président de l'ART en décembre 2023.

Les vice-présidents



Philippe Richert

Nommé vice-président par décret du Président de la République en date du 9 novembre 2018, sur proposition du Président du Sénat, Philippe Richert a assuré la présidence par intérim de l'ART entre le 4 août 2022 et le 29 décembre 2023.

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



Sophie Auconie

Sophie Auconie a été nommée vice-présidente de l'ART par décret du Président de la République en date du 24 mars 2021, sur proposition du Président de l'Assemblée nationale.

Diplômée de l'École supérieure de commerce et de management (ESCEM) de Tours, cadre consulaire à la territorialité au sein de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Touraine, de 1993 à 2006, Sophie Auconie a été artisan et consultante. Éluée députée européenne en 2009 dans la circonscription Massif central-Centre, elle est nommée coprésidente du Cercle français de l'eau et élue gouverneure du Conseil Mondial de l'Eau en juin 2012. De juin 2017 à février 2021, elle siège à l'Assemblée nationale en tant que députée dans la 3^e circonscription d'Indre-et-Loire.



Florence Rousse

Florence Rousse a été nommée vice-présidente de l'ART par décret du Président de la République en date du 19 mai 2020, sur proposition du Gouvernement.

Ingénieure générale des ponts, des eaux et des forêts, diplômée de l'École polytechnique et de l'École nationale de l'aviation civile, Florence Rousse a débuté sa carrière en 1981 à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) où elle a notamment été directrice de la régulation économique en 2007, puis directrice de la sécurité de l'aviation civile de 2009 à 2014. De 2014 à début 2020, Florence Rousse a été directrice générale de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF).



Patrick Vieu

Patrick Vieu a été nommé vice-président de l'ART par décret du Président de la République en date du 19 mai 2020, sur proposition du Gouvernement.

Patrick Vieu a débuté au ministère chargé des transports en 1993. Il rejoint la Cour des comptes en « mobilité » de 1997 à 1999, avant de se voir confier la sous-direction des autoroutes et ouvrages concédés de 1999 à 2004. Il a été directeur des transports ferroviaires et collectifs au ministère de l'Écologie, du développement durable, des transports et du logement de 2005 à 2008 puis directeur des services de transport dans ce même ministère de 2008 à 2011. Conseiller « environnement et territoires », chargé des questions de transport et de développement durable à la présidence de la République de 2012 à 2014, il a été ensuite conseiller du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

NOS VALEURS

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

Indépendance

L'indépendance de l'ART, tant vis-à-vis du Gouvernement que de l'ensemble des entreprises régulées et des acteurs du secteur, constitue un gage de régulation impartiale, au bénéfice des usagers et de la mobilité dans son ensemble. Elle se traduit par son statut d'autorité publique indépendante ainsi que par l'indépendance tant de ses agents, chargés d'instruire les projets d'avis, de décisions, de rapports et d'études, que des membres de son collège, dont les mandats sont irrévocables et non renouvelables. Elle est également renforcée par les règles déontologiques applicables à la fois aux membres du collège et à ses agents. Enfin, l'ART dispose, en tant qu'autorité publique indépendante, d'un budget propre, qui contribue également à garantir son indépendance, sous réserve d'être suffisant pour lui donner la capacité de mener à bien les missions qui lui ont été confiées par le législateur.



Expertise

L'expertise dont dispose l'ART s'appuie sur des analyses approfondies et une connaissance fine des marchés régulés, visant à produire des avis et décisions à la fois robustes d'un point de vue économique, financier et juridique, et pertinents d'un point de vue stratégique et opérationnel pour les opérateurs et acteurs du transport auxquels ils s'adressent. L'ART s'attache à maintenir et actualiser les compétences de ses équipes tant sur la connaissance des secteurs régulés que sur l'ensemble des disciplines sur lesquelles s'appuie son action.



Dialogue

L'ART est attachée à mener un dialogue ouvert, constructif et régulier avec l'ensemble des acteurs du secteur, en initiant des consultations publiques afin de recueillir leur éclairage sur des sujets techniques, en les auditionnant ainsi qu'en les consultant avant de publier ses rapports et études. Ce dialogue avec les parties prenantes est, pour l'ART, essentiel pour enrichir ses avis et décisions, et adapter l'intensité de la régulation au degré des défaillances de marché identifiées.



Transparence

La transparence de l'ART se traduit dans la façon dont elle rend compte de son action de régulation, de manière régulière et intelligible, en prenant soin d'en expliciter les fondements au regard des missions qui lui sont confiées et de communiquer de façon claire et détaillée les motivations de ses avis et décisions. Pour contribuer à la transparence des secteurs régulés, l'ART fournit des informations et des indicateurs fiables et objectifs afin d'éclairer les décideurs publics, acteurs de marché, usagers et clients. L'ART veille également à ce que les opérateurs remplissent leurs propres obligations en la matière.

PANORAMAS DES TRANSPORTS

Panorama de la mobilité

Découvrez les chiffres-clés* des transports en France et la répartition des déplacements (ferroviaire, autocar, avion, voiture, etc.), ainsi que des informations sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

Voyageurs et marchandises transportés



Sources : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et ART

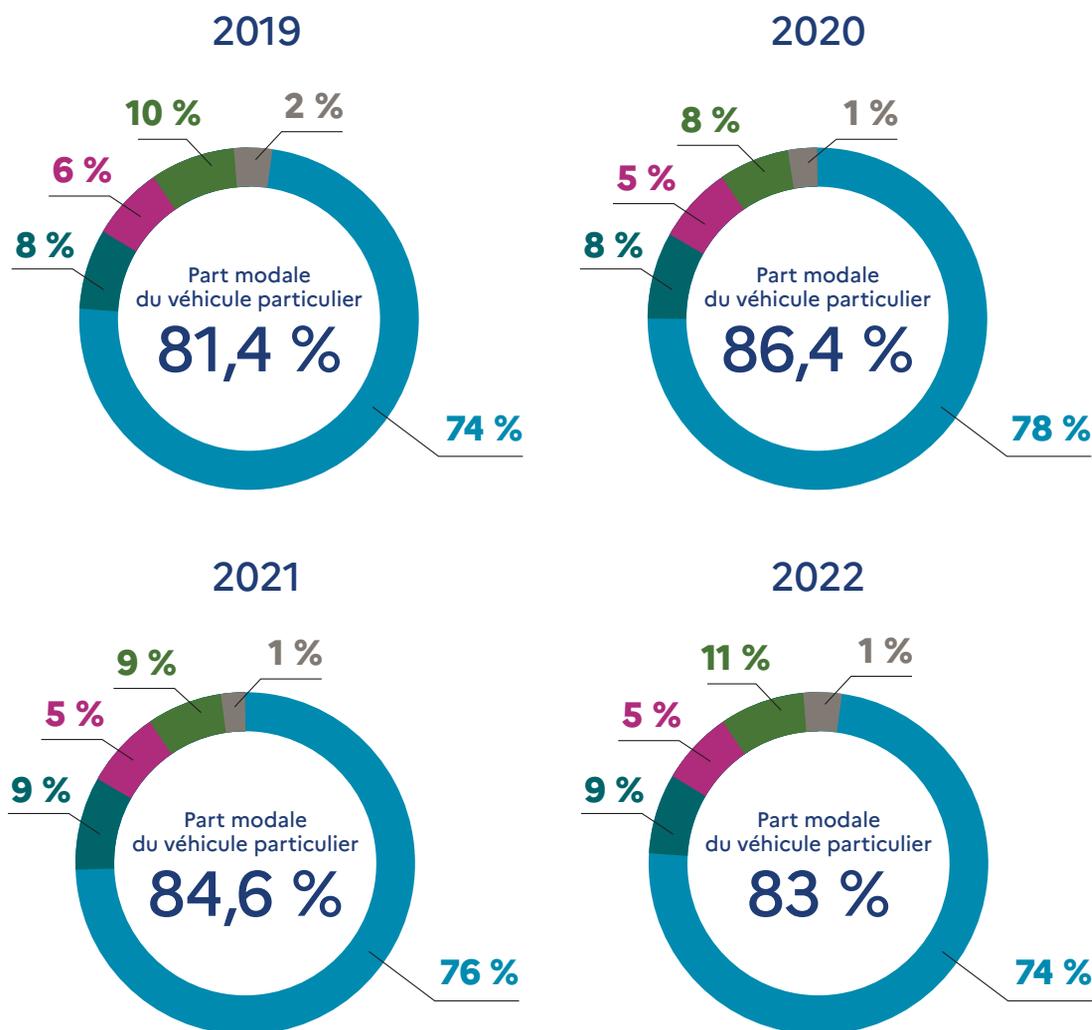
Note : les données « Voyageurs » comprennent les véhicules particuliers, le transport routier (autocar, autobus et tramway), le transport ferré (trains à grande vitesse, trains Intercités, trains express régionaux (TER), réseau express régional (RER), trains Transilien, métro en Île-de-France et hors Île-de-France) et le transport aérien.

* Chiffres pour 2022, les chiffres pour 2023 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.



Répartition des déplacements par mode de transport en France

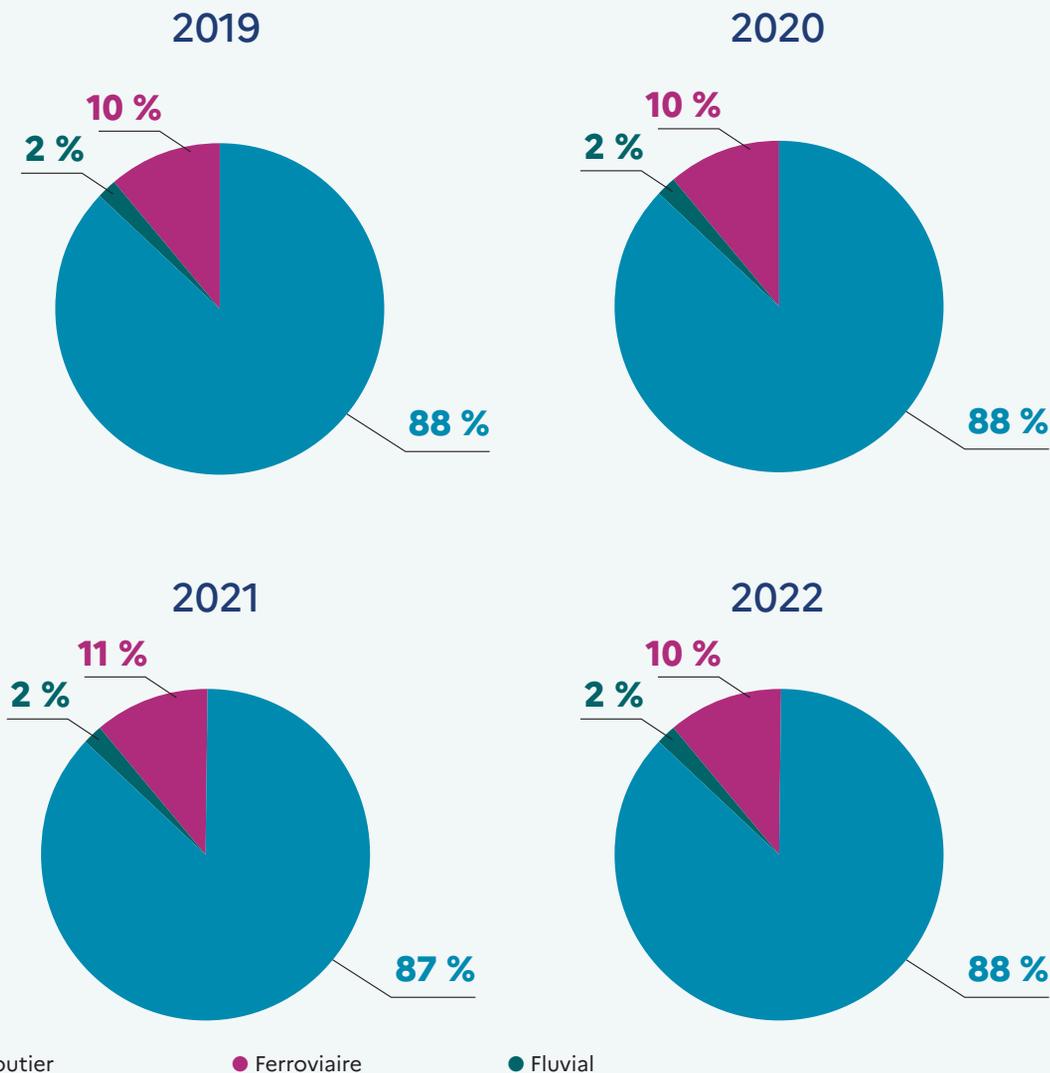
Parts modales voyageurs (en voyageurs.km)



- Véhicules particuliers hors autoroutes concédées
- Véhicules particuliers sur autoroutes concédées
- Transports routiers (transport par autocar, autobus et tramway)
- Transport ferroviaire
- Transport aérien

Source : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et ART pour le ferroviaire et transport par autocar librement organisé

Parts modales fret (en tonnes.km)

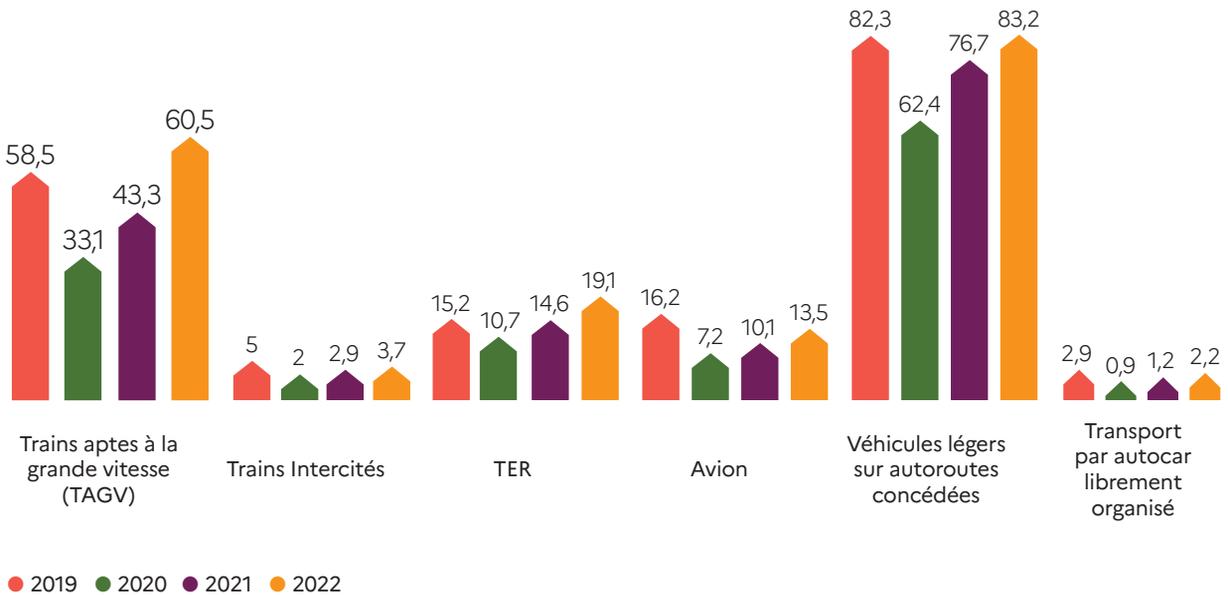


Note : pour effectuer une comparaison simple entre les différents modes de transports, notamment ceux entrants dans le périmètre de régulation de l'ART, chaque déplacement est comptabilisé par la distance qu'il parcourt, ainsi un voyageur.km ou une tonne.km représente le trajet d'un kilomètre parcouru par un voyageur ou par une tonne de marchandise. Cela permet de prendre en compte l'importance du déplacement (kilomètres parcourus, voire émissions de gaz à effet de serre), ce que ne permet pas le simple décompte des déplacements.

Source : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et ART pour le ferroviaire.



Détail de la fréquentation des transports entrant dans le périmètre de régulation de l'ART (en voyageurs.km)



Sources : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et ART pour autoroute, ferroviaire et transport par autocar librement organisé

Transports et émissions de gaz à effet de serre (GES)



Poids du secteur des transports
dans les émissions totales
de GES domestiques en 2021

30 %

Émissions de gaz à effet de serre
du secteur des transports (voyageurs et fret)
(en Mt eqCO₂)



Notes : Les émissions indiquées prennent en compte les émissions des transports routier, ferroviaire, fluvial de marchandises, maritime domestique, autres navigations et aérien français.

Pour effectuer une comparaison simple entre les différents modes de transports, notamment ceux entrant dans le périmètre de régulation de l'ART, chaque déplacement est comptabilisé par la distance qu'il parcourt, ainsi un voyageur.km ou une tonne.km représente le trajet d'un km parcouru par un voyageur ou par une tonne de marchandise. Cela permet de prendre en compte l'importance du déplacement (kilomètres parcourus, voire émissions de gaz à effet de serre), ce que ne permet pas le simple décompte des déplacements.

Source : Citepa/baromètre format Secten

Panorama des transports en France



Empreinte carbone

.....
664 millions kg eqCO₂

émis pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs*
(soit 7,0 g eqCO₂ par voyageur.km*)



4,2 g eqCO₂

émis pour le métro
par voyageur.km*

(émissions moyennes estimées
du parcours d'1 km par passager)



6,6 g eqCO₂

émis pour le RER géré
par la RATP par voyageur.km*

(émissions moyennes estimées
du parcours d'1 km par passager)

12 milliards kg eqCO₂

émis pour les poids lourds

(soit 807 g par poids lourds.km*)



16 milliards kg eqCO₂

émis pour les véhicules particuliers

(soit 139 g par voyageur.km*)



73

millions kg eqCO₂*

(soit 24,6 g eqCO₂ par voyageur.km*)



10,3
milliards kg eqCO₂
(en 2020)

(soit 83,5 g eqCO₂
par voyageur.km)





Infrastructures et aménagements

49 110

km de voies*
(2^{ème} réseau européen)



2 800

gares de voyageurs
(régulièrement
desservies en 2021)



Environ
12 000 km
de réseau autoroutier
en France



279
aménagements
desservis
dont 75 gares routières*

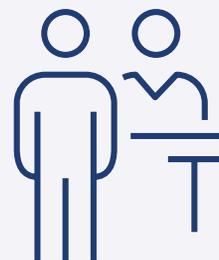


225 km
de réseau de métro

et **123** km
de lignes de RER
gérés par la RATP*

304 stations
de métro*

64 gares
de RER gérées
par la RATP*



68 gares
pour le futur réseau
de transport public du
Grand Paris Express*



* Chiffres pour 2022, les chiffres pour 2023 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Acteurs de la mobilité

4

entreprises ferroviaires
fournissant des services
aux voyageurs*



23

entreprises ferroviaires
fournissant des services de fret*
(transport de marchandises)

20



concessionnaires d'autoroutes
qui gèrent : 79 % du réseau
autoroutier national

dont 95 % par les trois principaux groupes
de sociétés concessionnaires d'autoroutes



9

opérateurs
dont 2 actifs
à l'échelle nationale*
(BlaBlaCar et Flixbus)

71



services publics
d'information**

36

services
privés d'information**



Citymapper



ComparaBUS

9 exploitants d'aéroports régulés
qui représentent en France :

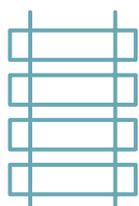


84 % du transport aérien
commercial de voyageurs
(en nombre de passagers)

96 % du transport
aérien commercial de fret
(en tonnes de fret)

Fréquentation

.....



101 Mds
de passagers.km*



Entre

2,2 et
2,7 Mds
de passagers.km*

35 Mds



de tonnes.km transportées*
dont 41 % de transport combiné*



5,9 Mds
de voyageurs.km
pour le RER*

7 Mds
de voyageurs.km
pour le métro*

* Chiffres pour 2022, les chiffres pour 2023 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

** D'après PASSIM CEREMA

UNE ANNÉE ACTIVE

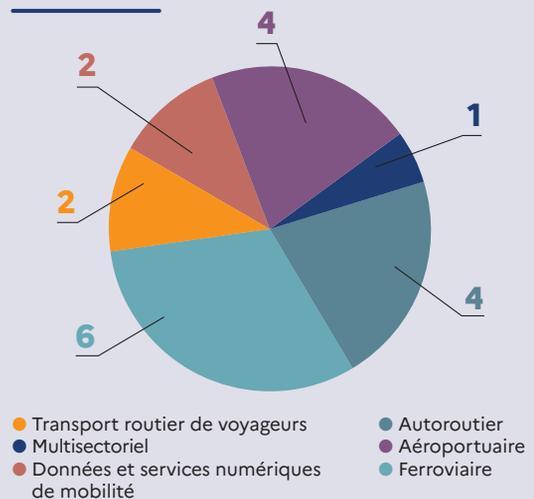
AU SERVICE DES USAGERS ET DE LA MOBILITÉ

L'ART en action !

Avis, décisions, rapports et études, séances de collège, auditions, consultations publiques, contentieux : 2023 a été une année particulièrement active pour l'ART, dont le collège et les agents oeuvrent au quotidien pour assurer une régulation performante dans les six secteurs des transports relevant de sa compétence.

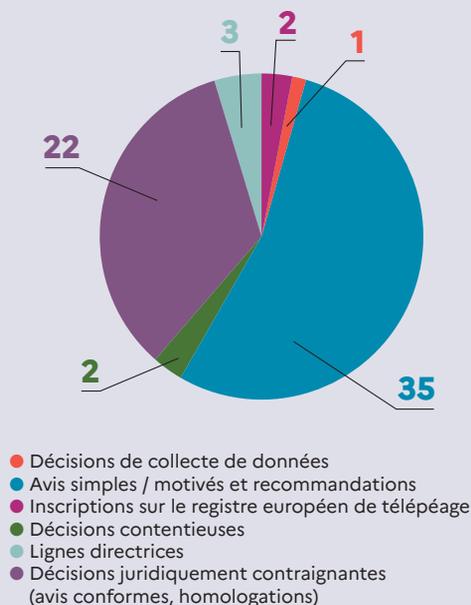
19 rapports et études

Par secteur

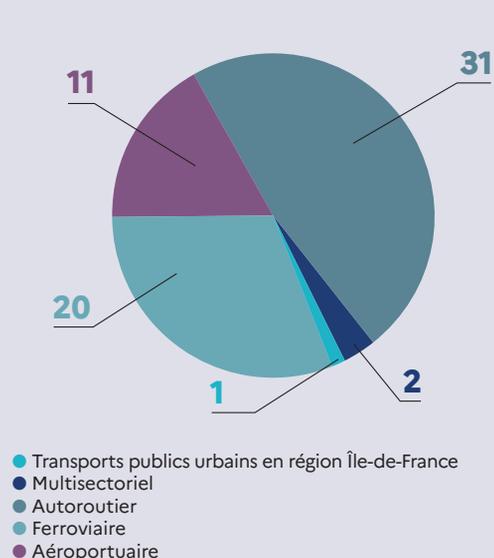


65 avis et décisions

Par type



Par secteur



Une activité intense



Une activité contentieuse riche

L'activité contentieuse de l'ART a été riche en 2023 !

Elle se répartit en deux grandes catégories :

Les décisions rendues par le régulateur dans le cadre de ses fonctions quasi-juridictionnelles (règlements de différends, recherche et constatation de manquements) :

- 1 décision de la commission des sanctions de l'ART ;
- 1 décision de clôture de procédure en recherche et constatation de manquements ;
- 1 décision de règlement de différend.

Les recours formés par les parties, devant les juridictions, à l'encontre d'une décision de l'ART :

- 1 décision du Conseil d'État rejetant le recours formé à l'encontre de l'avis de l'ART relatif au 19^e avenant au contrat de concession conclu entre l'État et la société ASF ;
- 1 décision du Conseil d'État annulant la décision de l'ART relative à la demande du Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA) et de la Chambre Syndicale du Transport Aérien (CSTA) de recherche et de constatation de manquements commis par l'aéroport Toulouse-Blagnac ;

- 1 ordonnance du Conseil d'État constatant le désistement d'Île-de-France Mobilités dans le cadre de son recours formé à l'encontre de l'avis de l'ART relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2023.

MESURER

LA PERFORMANCE DE L'ACTION DE L'ART

L'ART contribue, par ses avis, décisions et rapports, à améliorer le fonctionnement du secteur des transports. Attachée à mener une action utile pour le secteur, elle a effectué, en 2023¹, un bilan des demandes qu'elle a pu adresser aux parties prenantes, c'est-à-dire toutes les injonctions, recommandations et rappels à la loi, ainsi que les éventuels engagements pris par les opérateurs régulés. Seul le secteur du transport routier de voyageurs par autocar n'a pas donné lieu à des demandes au secteur et a donc été exclu de l'analyse.

Secteur ferroviaire :

L'accès au réseau est en nette amélioration sur le volet tarifaire mais reste à être renforcé sur le volet opérationnel



137

recommandations

49

injonctions

ont été formulées par l'ART, notamment dans le cadre de :

- 8 avis dont un avis motivé et sept avis conformes ;
- 3 décisions dont une décision de règlement de différend et deux décisions réglementaires supplétives, ces dernières visant à préciser certaines règles d'accès ;
- 3 études spécifiques sur les thèmes suivants : l'utilisation des voies de service, les équipements de sécurité embarqués et l'ouverture à la concurrence.

SNCF Réseau, en charge de gérer le réseau ferré français, est ainsi, de loin, le premier destinataire des demandes de l'ART : sur les 186 demandes formulées par l'ART, 100 concernent SNCF Réseau.

Trois enjeux principaux :

- i) les tarifs d'accès aux infrastructures essentielles (35 % des demandes) ;
- ii) les barrières techniques à l'entrée (25 % des demandes) ;
- iii) la qualité de service (40 % des demandes).

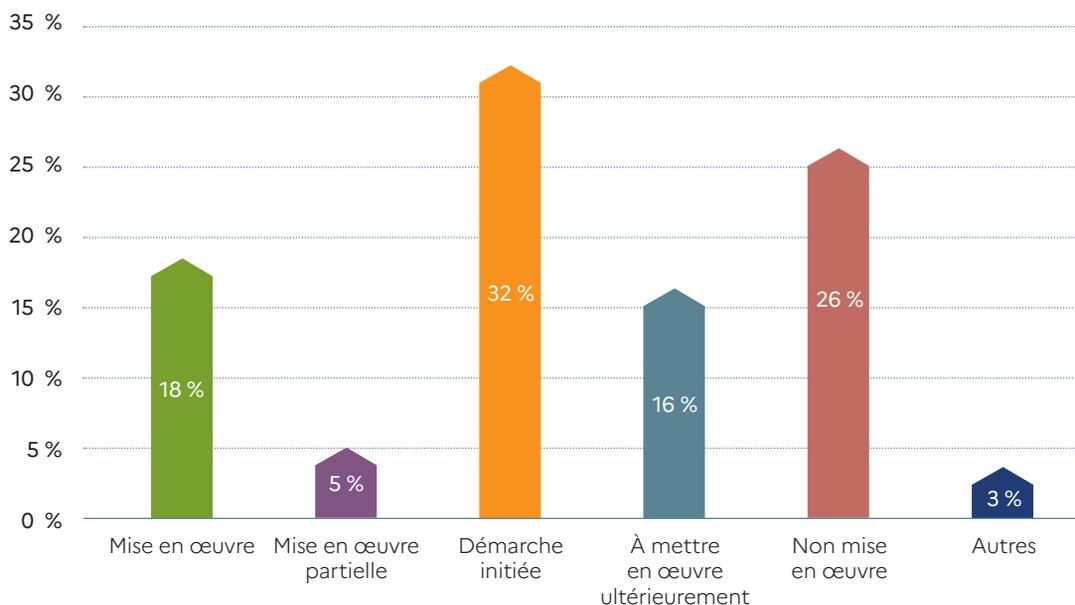
L'ART s'est ainsi attachée à :

- ✓ poursuivre l'instauration d'un cadre tarifaire² pertinent pour l'utilisation des infrastructures et des installations de service, notamment en approfondissant le lien entre évolutions tarifaires et qualité de service, en visant la maîtrise du niveau des tarifs et en œuvrant à l'amélioration du signal-prix grâce à des allocations des coûts affinées ;
- ✓ abaisser les barrières techniques à l'entrée et à renforcer la transparence des conditions d'accès au système ferroviaire ;
- ✓ accroître la qualité de service offerte par les gestionnaires d'infrastructures essentielles.

¹ Sauf indication particulière, le bilan est effectué à fin 2023 et porte sur toutes les demandes émises entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 mars 2023, auxquelles s'ajoutent toutes celles formulées antérieurement et qui devaient encore être mises en œuvre.

² La tarification des installations de service se fonde sur des tarifs annuels à l'exception des centres de maintenance de SNCF Voyageurs pour lesquels les tarifs sont validés pour deux années consécutives. La tarification de l'infrastructure s'appuie quant à elle sur des cycles de trois ans. En 2023, l'ART a ainsi validé la tarification pour les horaires de service 2024, 2025 et 2026.

Statut des demandes formulées par l'ART dans le secteur ferroviaire



L'action de l'ART a permis des avancées, notamment l'amélioration du signal prix pour les redevances d'infrastructure, de l'offre régulée de maintenance de SNCF Voyageurs ou encore la mise en œuvre d'actions par SNCF Réseau pour abaisser certaines barrières à l'entrée. Au regard des demandes répétées de la part de l'ART concernant l'amélioration de la qualité de service offerte à ses clients par SNCF Réseau, il est attendu une attention encore renforcée sur ce sujet à l'avenir.



En revanche, l'ART constate qu'un quart environ de ses recommandations sont mises en œuvre de façon limitée. Elles concernent en particulier :

- les recommandations formulées dans l'étude de juillet 2022 *Les équipements de sécurité embarqués à l'heure de l'ouverture à la concurrence* et

destinées, pour la plupart, au ministère chargé des transports ;

- les recommandations adressées par l'ART à SNCF Réseau dans l'étude de novembre 2022 concernant les voies de service qui constituent un enjeu stratégique pour la performance du système ferroviaire.

SNCF Réseau tarde à mettre en œuvre les recommandations de l'ART pour améliorer l'offre d'accès aux voies de service

L'ART a formulé, dans son *Étude sur l'utilisation des voies de service* publiée en novembre 2022, vingt recommandations destinées à améliorer l'offre de voies de service de SNCF Réseau.

Il s'agit (i) de rendre l'offre plus transparente et accessible, (ii) d'adapter sa consistance aux besoins des entreprises ferroviaires, (iii) de rendre plus performante l'exploitation de ces voies et (iv) de replacer cet actif essentiel aux utilisateurs du réseau au centre d'une vision stratégique du système ferroviaire portée par SNCF Réseau et l'État.

Pour cela, l'ART a notamment proposé une liste d'indicateurs de qualité de service, tels que la proportion de la capacité commercialisable indisponible en raison de son état ou de son utilisation pour les besoins internes de SNCF Réseau (travaux) ou encore la mise en place d'enquêtes de satisfaction auprès des utilisateurs des sites de voies de service.

Plus d'un an après cette étude, un programme de travail a été communiqué en 2023 par SNCF Réseau qui permet de répondre à certaines des difficultés identifiées par l'ART. Toutefois, pour six des dix recommandations formulées par l'ART, pourtant d'importance stratégique, il n'a à ce jour pas été apporté de solution. Au total, seule une recommandation de l'étude est pleinement mise en œuvre.

Secteur des transports publics urbains en Île-de-France :

la mise en oeuvre des recommandations de l'ART est en bonne voie



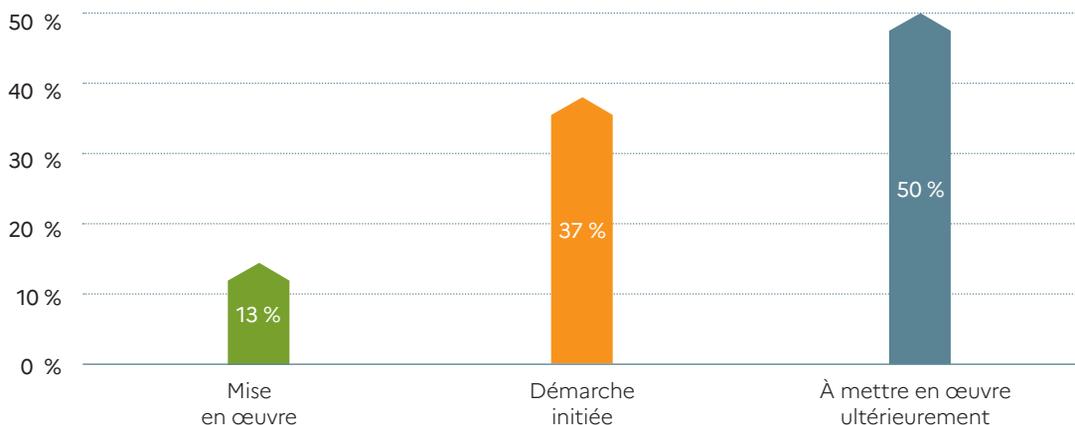
ont été adressées à la RATP, dans le cadre de deux avis conformes portant sur :

- le plan de gestion des informations confidentielles pour la gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris ;

- la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2023.

Ces demandes concernent l'abaissement des barrières à l'entrée et le revenu autorisé de la RATP au titre de la fourniture des prestations de sûreté.

Suivi des demandes formulées par l'ART dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France



L'ART constate que la mise en œuvre de ses demandes en matière tarifaire est en bonne voie. En effet, s'agissant des services de protection et de sécurité offertes par la RATP (dénommées « prestations de sûreté »), l'ART a formulé quatre demandes dans son avis n° 2023-018 qui sont toutes, soit mises en œuvre, soit l'objet d'une démarche de la part de la RATP.

En matière de conditions opérationnelles d'accès aux infrastructures essentielles, il est trop tôt pour se prononcer sur l'état de mise en œuvre de ces demandes.

Secteur aéroportuaire :

la mise en œuvre des demandes de l'ART est satisfaisante mais l'ART reste vigilante quant à l'allocation transparente des actifs, des coûts et des charges entre périmètres régulés et non régulés



Dans le cadre de 9 décisions, l'ART a suivi le statut de :

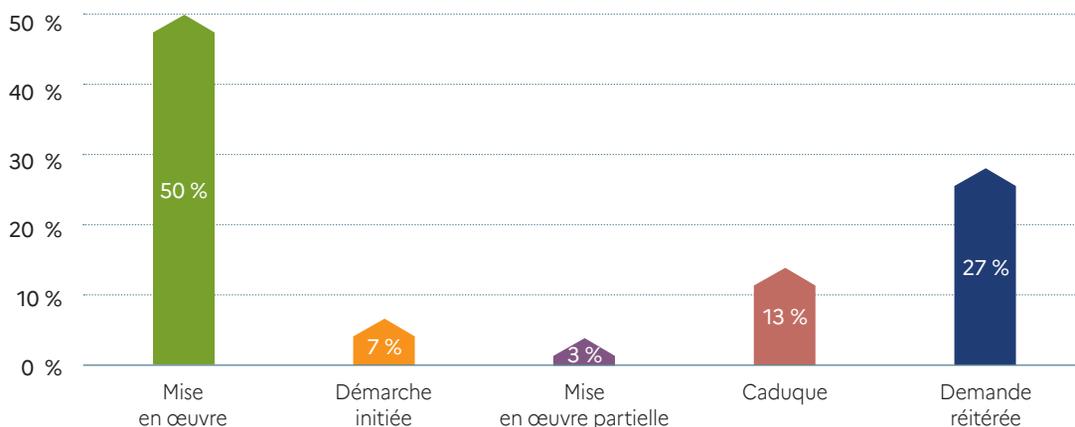


Ces recommandations et injonctions ont été adressées aux aéroports régulés lors des avant-dernières décisions d'homologation.

L'ART constate que la mise en œuvre de ses demandes est satisfaisante. 73% des demandes formulées dans ses avant-dernières décisions ont été mises en œuvre totalement ou partiellement (une démarche

avait été initiée) ou, pour certaines, sont devenues caduques. Elle a réitéré 27 % de ses demandes et suivra leur mise en œuvre dans les prochaines décisions d'homologation.

Statut des demandes formulées dans les avant-dernières décisions d'homologation annuelle dans le secteur aéroportuaire



Focus sur le respect du principe de transparence dans la détermination des règles d'allocation comptables des exploitants aéroportuaires

L'allocation comptable des actifs, des produits et des charges constitue une étape préalable fondamentale à toute tarification des activités régulées et doit permettre d'identifier précisément la base d'actifs et de charges du périmètre d'activités régulé. L'ART détermine les principes auxquels obéissent ces règles d'allocation au périmètre régulé (article L. 6327-3-1 du code des transports) tel que le principe de transparence qui indique notamment que ces règles doivent être présentées aux usagers dans des conditions permettant leur intervention effective dans leur détermination.

Dans le cadre des homologations annuelles, l'ART requiert en conséquence des exploitants aéroportuaires qu'ils établissent un programme de travail précis et engageant avec les usagers, afin de s'assurer de la

correcte avancée des travaux devant garantir la conformité des règles d'allocation, à l'issue de la période transitoire au plus tard au 31 décembre 2025.

En particulier, l'ART est attentive au renforcement de la transparence du document communiqué aux usagers présentant les règles d'allocation, ce dernier devant fournir une description détaillée des clés d'allocation retenues.

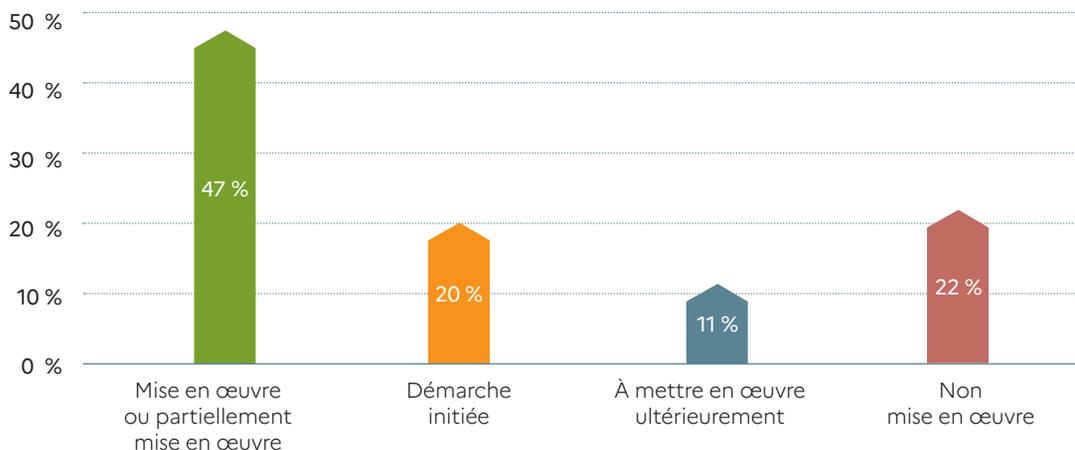
À titre d'exemple, dans sa décision du 26 octobre 2023, l'ART a recommandé à l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse de réunir un groupe de travail relatif à l'allocation comptable avant la date envisagée de juin 2024, pour lui permettre d'identifier, conjointement avec les usagers, les points sur lesquels un travail particulier est nécessaire.



Secteur autoroutier :

la mise en oeuvre des recommandations de l'ART a permis d'économiser 28 millions d'euros sur les péages autoroutiers entre janvier 2022 et mars 2023

Statut des demandes formulées par l'ART dans le secteur autoroutier



Durant l'année 2022 et le début de l'année 2023 (jusqu'au 31 mars 2023), l'ART a formulé

36
recommandations

Schématiquement, ces recommandations ont trois objectifs :

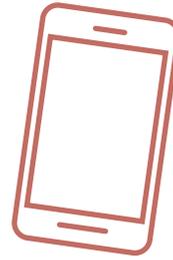
→ **En premier lieu, assister le concédant dans la négociation d'investissements supplémentaires.** Elaborées dans le cadre des avis sur les projets d'avenant, elles visent à calibrer la compensation des concessionnaires au plus juste et ont permis au concédant de la réduire de 28 millions d'euros.

→ **En deuxième lieu, préparer l'échéance des concessions.** Formulées dans le cadre du second rapport sur l'économie des concessions, elles forment le socle de doctrine de l'ART pour les réflexions à venir sur ce sujet.

→ **En troisième lieu, rendre les procédures de passation des marchés, notamment de travaux, et des contrats de sous-concessions plus efficaces.** Sur les douze recommandations de ce type, la quasi-totalité a fini par être mise en oeuvre, garantissant ainsi une concurrence juste et loyale pour les marchés et contrats passés par les SCA.

Secteur des services numériques et données de mobilité :

L'action de l'ART a permis une publication quasi-complète des données statiques de transport en commun en France

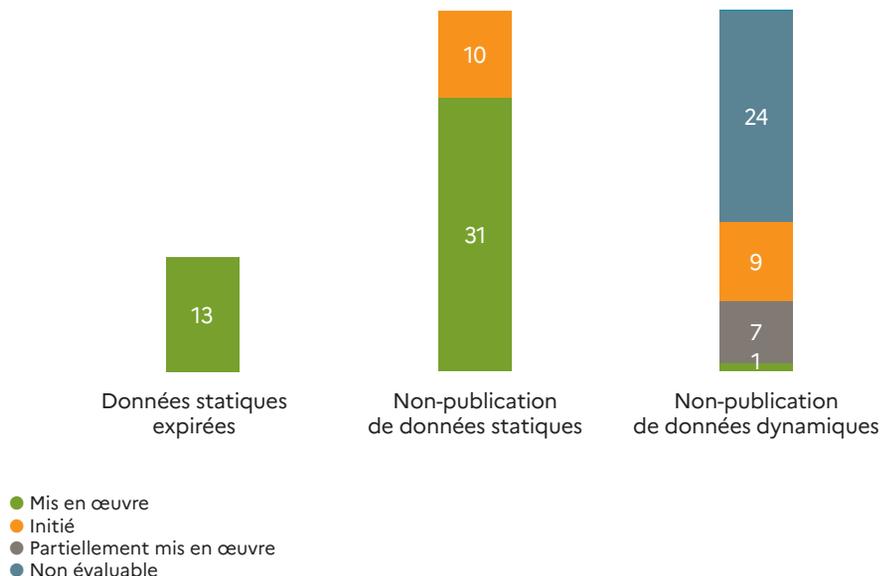


Sur le périmètre d'analyse, l'ART a adressé, sur la période de septembre 2022 à mars 2023,

95
rappels à la loi

à différentes autorités organisatrices des mobilités (AOM), compagnies aériennes et entreprises ferroviaires³, concernant des défauts de publication ou de mise à jour des données statiques ou dynamiques de mobilité devant être publiées sur le Point d'Accès National (PAN)⁴.

Statut des 95 rappels à la loi émis entre le 1^{er} avril 2022 et le 31 mars 2023, et évalués au 31 décembre 2023



Note : la désignation « non évaluable » renvoie aux rappels à la loi à mettre en œuvre ou à évaluer dans une prochaine saisine ou à une date ultérieure. Afin d'éviter des doubles comptes, les premiers courriers qui auraient été suivis par un second rappel à la loi ne sont ici pas comptabilisés.

L'action de l'ART a contribué à une amélioration de près de 8 et 15 points de pourcentage des taux de publication des données de mobilité statiques et dynamiques respectivement, et a permis de valider la conformité quasi-complète de la publication des données statiques de transport en commun en France.

La loi d'orientation des mobilités (LOM) a permis un élargissement, à compter de 2021, de la prise de compétence de communautés de communes en tant que nouvelles AOM, compétence dont se sont saisis près de 400 nouveaux acteurs (soit l'équivalent d'un doublement des 335 AOM locales existant avant 2021). La mise en place progressive de nouveaux services de

mobilité par une partie de ces nouveaux acteurs, et la production le cas échéant de nouveaux jeux de données statiques voire dynamiques associés, conduira à un élargissement progressif de la base d'acteurs visés par l'obligation de publication de ces données et donc soumis à un contrôle de l'ART.

En synthèse...

Ferroviaire

Une nette amélioration et un volet opérationnel à renforcer



Transports publics urbains en Île-de-France

Transport guidé en IDF : Une mise en œuvre des demandes tarifaires en bonne voie



Aéroportuaire

Des mises en œuvre satisfaisantes mais vigilance sur l'allocation transparente des actifs, produits et charges



Autoroutier

Un gain d'économie de 28 millions d'euros sur les péages entre janvier 2022 et mars 2023



Services numériques et données de mobilité

Une publication quasi complète des données statiques de transport en commun en France



³ Sur le périmètre des AOM en vigueur avant le 1^{er} juillet 2021. À noter que 97 rappels à la loi ont été menés par l'ART mais que deux d'entre eux se sont avérés concerner des acteurs n'ayant pas produit de données numériques de mobilité et qui sont donc exclus de l'obligation réglementaire.

⁴ <https://transport.data.gouv.fr>

2023

Une année marquée par l'évolution des compétences de l'ART

Les principales étapes de l'extension des compétences de l'ART

Créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire, l'ART a vu son champ d'action considérablement élargi pour couvrir aujourd'hui six secteurs de régulation : **ferroviaire, grands aéroports, autocars, autoroutes concédées, transports publics urbains en région Île-de-France, données et services numériques de mobilité.**

Secteur des services numériques de mobilité



• 2020

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM)

- Missions de contrôle de l'ouverture et de la réutilisation des données de mobilité afin d'assurer, entre autres, le contrôle du respect des dispositions du règlement européen du 31 mai 2017 sur la fourniture de services d'informations sur les déplacements multimodaux ainsi qu'en matière de billettique multimodale

Transports publics urbains en région Île-de-France



• 2020

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM)

- Régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP sur le réseau historique du métro et du RER et de gestionnaire technique du réseau du Grand Paris Express, ainsi que des prestations de sûreté offertes par le groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR)

Secteur autoroutier



• 2016

Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

- Mission de régulation et de contrôle des autoroutes concédées, notamment pour compenser l'asymétrie d'information et de négociation entre les sociétés concessionnaires et le concédant

• 2022

Loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE)

- Mission dans le service européen de télépéage (enregistrement des prestataires, tenue du registre, conciliation entre prestataires et percepteurs de péage)

Secteur ferroviaire



2010

Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports

- Accompagnement de l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire en créant les conditions de cette ouverture et en veillant à l'accès libre, transparent et non discriminatoire aux infrastructures essentielles (réseau, gares, etc.), en application des textes européens (« paquets ferroviaires »)

2014

Loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire

- Extension des avis conformes à la tarification de l'ensemble des installations de service
- Avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau et ses actualisations, suivi de la mise en œuvre et du respect de la trajectoire financière du gestionnaire d'infrastructure, suivi des conditions de financement de ses projets d'investissement

2015

Règlement binational des 18 et 23 mars 2015

- Extension des compétences à la régulation économique du tunnel sous la Manche, conjointement avec son homologue britannique, *Office of Rail & Road (ORR)*, conformément à la directive européenne 2012/34/UE

2018

Loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire

- Renforcement des pouvoirs d'avis, de règlement de différends et de sanction en vue de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs en France

Secteur aéroportuaire



2019

Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaires

- Reprise – en les élargissant – des compétences de l'Autorité de supervision indépendante issues de la directive européenne 2009/12/CE
- Homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français
- Avis conforme sur les projets de contrat de régulation économique

2021

Loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE)

- Mission de suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART
- Pouvoir de détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable (actifs, produits, charges) au périmètre régulé

2024

Loi n° 2024-364 du 22 avril 2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE)

- Avis motivé sur les avant-projets de contrat de régulation économique

Transport routier de voyageurs



2015

Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques

- Mission de régulation du transport collectif routier de voyageurs : transport par autocar librement organisé pour les liaisons interurbaines de moins de cent kilomètres, accès aux gares routières et aux aménagements de transport routier, observation du marché

Une année marquée par la mise en cohérence de plusieurs compétences de l'ART

En 2023, le législateur français a fait évoluer les compétences de l'ART afin de permettre, d'une part, la mise en cohérence des compétences de l'ART dans les secteurs autoroutier et des données et services numériques de mobilité, pour que le régulateur puisse intervenir de manière efficace dans l'exercice de ses missions et, d'autre part, l'intervention de l'ART en matière de pollution causée par le transport routier.

Autoroutier : le renforcement de l'action de l'ART en matière de pollution atmosphérique et la mise en cohérence de sa mission dans le domaine des services européens de télépéage

Consultation de l'ART sur l'instauration de redevances sur les externalités causées par la pollution atmosphérique

La loi n° 2023-171 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans les domaines de l'économie, de la santé, du travail, des transports et de l'agriculture (DDADUE) a transposé en droit français une partie de la directive 2022/362/UE, dite « Eurovignette 2 ». Elle instaure, pour les poids lourds, une obligation de moduler les péages en fonction des émissions de CO₂ et une redevance sur les externalités causées par la pollution atmosphérique.

Le cadre européen laissant une certaine liberté aux États membres quant aux modalités de tarification des externalités générées par la route, un État membre peut, en le justifiant, retenir des valeurs plus élevées que les valeurs de référence indiquées par la directive. La loi DDADUE renvoie la détermination de ces modalités de tarification à la publication d'un décret.

L'ART étant chargée de veiller au bon fonctionnement du système de péage, le législateur prévoit qu'elle rende un avis consultatif sur les projets de décret d'application. Elle apportera ainsi son expertise technico-économique quant à la calibration de la redevance et des modulations au bénéfice des usagers.



Reconnaissance d'un droit général d'accès de l'ART aux informations en vue de l'exercice de ses missions dans le domaine des services européens de télépéage

En 2021, le législateur a confié à l'ART de nouvelles missions en matière de service européen de télépéage (SET). L'objectif du SET est de réaliser l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union européenne, en mettant en place les conditions nécessaires pour que les prestataires de service européen de télépéage puissent proposer des boîtiers de télépéage permettant de s'acquitter des péages sur les différents systèmes en vigueur dans les pays de l'Union européenne.

Dans ce cadre, l'ART s'est vue reconnaître une triple mission d'enregistrement des prestataires du SET, de tenue d'un registre regroupant des informations concernant les percepteurs de péage et des prestataires du SET, et de conciliation entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les prestataires du SET. La loi DDADUE pallie l'absence d'un droit général d'accès aux informations qui lui sont utiles pour l'exercice de l'ensemble de ces missions relatives au SET.

Services numériques de mobilité : la formalisation de la capacité de collecte automatisée de données ou d'informations de l'ART

Depuis la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 (LOM), l'ART est dotée de nouvelles missions en matière d'ouverture des données nécessaires au développement de services numériques de mobilité (SNM), destinés à faciliter les déplacements, et de services d'information et de billettiques multimodales.

La loi DDADUE prévoit désormais expressément la possibilité pour les agents de l'ART de procéder à des collectes automatisées de données ou d'informations publiquement accessibles sur des SNM. Ces collectes, qui prennent notamment la forme de requêtes informatiques, ne peuvent faire l'objet d'opposition ou de refus de la part des exploitants. Ces derniers ne peuvent pas limiter les données pouvant être extraites, ni opposer à l'ART les interdictions prévues par les conditions générales d'utilisation (CGU) de ces services.



BILAN

DE L'ACTION DE L'ART EN 2023 AU REGARD DES ENJEUX DE MOBILITÉS

Si le périmètre d'intervention de l'ART est précisément défini par la loi, son action dans les six secteurs des transports dont elle est responsable s'inscrit dans des enjeux plus larges, qui sont au centre des préoccupations des usagers des transports.

Au regard des missions de régulation économique qui lui ont été confiées, elle contribue en effet à :

- la maîtrise des prix acquittés par les usagers, et partant, la préservation du pouvoir d'achat des Français et de la compétitivité des entreprises, dans le contexte inflationniste observé depuis 2022 ;
- la qualité de service des transports et des infrastructures ;
- la décarbonation des transports et la transition écologique, alors que le réchauffement climatique est un impératif qui exige la mobilisation de toutes et tous.

Comment l'ART a-t-elle contribué, en 2023, à chacun de ces enjeux ?

Maîtrise des prix, préservation du pouvoir d'achat et de la compétitivité

L'action de l'ART concourt directement ou indirectement à la maîtrise des prix acquittés par les usagers des transports.

Dans le secteur autoroutier concédé, l'ART éclaire, par ses avis, l'État-concédant et l'incite à négocier au plus juste avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes les hausses de péage nécessaires pour financer les investissements non prévus dans les contrats d'origine. L'ART s'assure, en particulier, que les investissements envisagés ne sont pas déjà prévus dans les contrats, contre-expertise les coûts des aménagements projetés et vérifie que la rémunération octroyée au concessionnaire est conforme aux conditions de marché. Elle contrôle par ailleurs les procédures d'attribution des contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exploitation des aires de service, en veillant notamment à la modération des prix du carburant.



Dans les secteurs ferroviaire, aéroportuaire et des transports publics urbains en Île-de-France, l'ART est un régulateur économique qui n'intervient pas directement sur le prix des titres de transports payés par les usagers, mais sur les marchés dits « amont », principalement pour réguler les tarifs d'accès aux infrastructures et services essentiels acquittés par les opérateurs pour offrir leurs services : l'ART régule ainsi les redevances payées par les compagnies aériennes aux exploitants d'aéroports, celles payées par les entreprises ferroviaires aux gestionnaires du réseau ferré national et des gares de voyageurs ou encore les tarifs des prestations de sûreté fournies par les services internes de sûreté de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR). Dans le secteur ferroviaire, où l'ART dispose des compétences les plus larges, son action vise aussi le bon fonctionnement concurrentiel des marchés dits "aval" afin de favoriser la maîtrise de leurs coûts par les entreprises ferroviaires et baisser leurs prix, au bénéfice des clients finaux, en identifiant et levant les freins à l'entrée de nouveaux acteurs.

Plus précisément, un certain nombre de réalisations de l'ART en 2023 ont contribué à la maîtrise des tarifs et des prix acquittés par les usagers des transports.



Dans le secteur ferroviaire, l'ART a notamment :

- travaillé avec le gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau, à mettre en place une structure tarifaire sur la période 2024-2026 qui permette de mieux optimiser l'usage du réseau, eu égard aux objectifs fixés par l'État d'améliorer la couverture, par les usagers, du coût complet du réseau ;
- assuré un rôle-clé face à la hausse des prix de l'énergie, en s'assurant de la maîtrise, par SNCF Réseau, du coût des pertes des systèmes électriques de traction ferroviaire, au bénéfice des entreprises ferroviaires dans un contexte de forte hausse des cours de l'énergie ;
- incité à être plus efficaces les opérateurs qui gèrent les installations de service ferroviaires, comme les gares, les stations de combustible pour les trains, les centres d'entretien du matériel roulant, les terminaux de marchandises ou les voies de service, ou qui fournissent des prestations de service (sûreté) dont bénéficient les opérateurs – et par conséquent les usagers – ;
- opéré un contrôle du paramétrage de la tarification binomiale pour la tarification des prestations de sûreté proposée par la SNCF, afin de supprimer les effets discriminatoires susceptibles de créer une barrière à l'entrée pour les entreprises ferroviaires alternatives ou les nouveaux entrants.





Dans le secteur des autoroutes concédées, l'ART a notamment :

- contribué à réduire de 300 millions d'euros les hausses de péages initialement envisagées par l'État-concédant et les sociétés concessionnaires d'autoroutes en contrepartie de la réalisation de nouveaux aménagements sur le réseau, grâce aux avis qu'elle a rendus sur quatre projets d'avenants aux contrats de concessions existants ;
- contribué à garantir un juste prix des péages, en recommandant, par exemple, de répartir plus équitablement dans le temps la charge du financement du Contournement Ouest de Montpellier, permettant ainsi de diviser par deux la contribution demandée initialement aux usagers ;
- permis une économie de 200 millions d'euros aux usagers grâce aux avis qu'elle a rendus sur les projets d'avenants aux contrats de sous-concessions pour les aires de services afin de faire respecter les critères de modération tarifaire des carburants ;
- contribué à garantir l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, dont elle a rendu compte dans son sixième rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- élaboré son deuxième rapport sur l'économie générale des concessions, publié en janvier 2023, ainsi que des focus en juillet 2023, qui analysent la rentabilité des concessions et ouvrent des pistes de réflexion pour poser les bases du modèle autoroutier de demain, moins de dix ans avant l'arrivée à échéance des premiers contrats historiques.

.....



Dans le secteur des autocars libéralisés, l'ART a notamment :

- favorisé un accès aux gares routières à des tarifs raisonnables par les opérateurs d'autocars, tels que Blablabus ou Flixbus, en engageant un dialogue avec les exploitants des gares routières afin de s'assurer que les tarifs reflètent les coûts du service fourni ;
- contribué à garantir l'exercice d'une concurrence effective en suivant l'évolution de l'activité du secteur pour s'assurer de son bon fonctionnement ;
- assuré un suivi du marché et des prix visant à éviter que des prix excessifs ne soient appliqués, eu égard à la situation de duopole dans laquelle se situent depuis 2019 Flixbus et Blablabus.



Dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France, l'ART a en particulier :

veillé à ce que les tarifs des prestations de sûreté en gare et à bord des trains, assurées par le service interne de sécurité de la RATP, soient maîtrisés et correspondent de plus en plus à ceux d'un opérateur efficace.

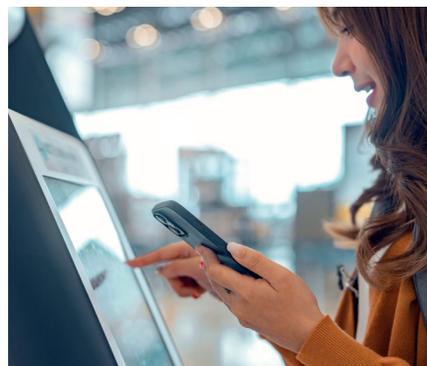
.....



Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

poursuivi avec rigueur la mise en œuvre de sa mission d'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires, qui l'a conduite à refuser des propositions tarifaires lorsque l'évolution des tarifs n'était pas modérée ou que le critère de juste rémunération des capitaux investis n'était pas respecté.

.....



Dans le secteur des données et des services numériques de mobilité, l'ART a :

participé à clarifier le cadre réglementaire des services numériques multimodaux auprès des acteurs de l'écosystème en publiant un premier rapport sur les services numériques multimodaux visant à favoriser le développement de services billettiques intégrés.

.....

Qualité de service et des infrastructures de transport



L'ART a contribué à la qualité du service offert par les gestionnaires d'infrastructures essentielles aux opérateurs de transports, pour fournir des services à même de répondre aux exigences des usagers (réseau ferré, gares et autres installations de service ferroviaire), ou aux usagers eux-mêmes (réseau autoroutier notamment). De même, en œuvrant pour une ouverture à la concurrence réussie du transport ferroviaire de voyageurs et en favorisant la transparence en la matière par ses publications, elle a également contribué à la qualité du service rendu par les entreprises ferroviaires aux usagers.

Un certain nombre de réalisations de l'ART ont concouru à la qualité des services et des infrastructures de transport en 2023.



Dans le secteur ferroviaire, l'ART a notamment :

- formulé des recommandations pour permettre un financement adéquat du réseau en vue de l'actualisation du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 ;
- préconisé fortement que le réseau ferroviaire soit entretenu, modernisé et régénéré dans le cadre de son étude sur les scénarios de long terme du réseau à l'horizon 2040 et éclairé la décision publique quant à la consistance du réseau selon différents scénarios de financement ;
- accompagné le développement des gares intermodales avec un niveau satisfaisant de qualité des services proposés, notamment pour les nouveaux entrants ;
- œuvré en faveur d'une ouverture à la concurrence réussie des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, qui doit contribuer à l'amélioration de la qualité de service pour les usagers, d'une part, en formulant des recommandations visant à lever les freins à l'entrée de nouveaux acteurs dans son rapport sur les accords-cadres de capacité, d'autre part, en mettant en œuvre ses pouvoirs réglementaires, par exemple dans son avis sur la tarification négociée proposée par Renfe Viajeros et SNCF Réseau ;
- publié, dans son bilan ferroviaire 2022, des indicateurs relatifs à la qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs pour contribuer à une régulation par la donnée ou « *sunshine regulation* ».

.....



Dans le secteur autoroutier, l'ART a :

- agi en faveur de la qualité et de la remise en « bon état » de l'infrastructure autoroutière à l'échéance des contrats historiques, en veillant à suivre les obligations contractuelles des concessionnaires d'autoroutes ;
- formulé des recommandations sur les concessions. Publié en janvier 2023 et suivi de focus publiés en juillet 2023, son deuxième rapport sur l'économie générale des concessions visait à permettre au réseau autoroutier concédé de continuer à s'adapter aux besoins des usagers d'ici la fin des contrats en cours, tout en limitant les hausses de péage, et à éclairer les futures modalités de gestion du réseau autoroutier pour un service aux usagers d'un meilleur rapport qualité-prix.

.....



Dans le secteur des autocars libéralisés :

l'ART a poursuivi sa mission d'amélioration de la qualité de service des gares routières en animant un groupe de concertation réunissant des acteurs du marché. L'objectif était double : faire émerger des standards de qualité de service en gare tout en lançant une concertation avec les acteurs afin de réfléchir à des solutions en réponse à l'annonce de la fermeture prochaine de la gare de Bercy par la Ville de Paris.

.....



Dans le secteur aéroportuaire :

l'ART a favorisé le dialogue entre les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports, en veillant notamment à ce que les usagers d'aéroports soient consultés de façon régulière par le gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne la qualité du service fourni.

.....



Dans le secteur des données et services numériques de mobilité, l'ART a :

- publié le deuxième état des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité permettant de contrôler la qualité des données afin de fournir une information exacte et en temps réel aux voyageurs ;
- effectué le suivi du développement des services numériques de mobilité réalisé pour s'assurer que l'information voyageur issue du traitement des données par les réutilisateurs est fiable, transparente et n'induit pas l'utilisateur final en erreur.

.....



Transition écologique et décarbonation des transports



Dans le secteur ferroviaire, l'ART a :

- accompagné le développement du train en formulant des recommandations, telles que l'élaboration par SNCF Réseau d'un guide du « nouvel entrant » pédagogique, afin d'améliorer l'accès opérationnel des entreprises ferroviaires au réseau ferré et aux installations de service, dans le cadre de ses avis et décisions ;
 - poursuivi la création des conditions d'une ouverture à la concurrence effective des services de transport ferroviaire en publiant notamment une étude sur les accords-cadres à la suite d'une consultation de marché.
-

L'ART a contribué à la transition écologique en accompagnant, par son action, le développement de modes de transports moins émetteurs en CO₂, comme les transports collectifs tels que le transport ferroviaire, les transports publics urbains en Île-de-France et les autocars libéralisés. Elle a également participé à cet objectif en accompagnant les investissements verts pour l'avenir dans le secteur autoroutier concédé et en effectuant un suivi des mesures prises par les exploitants d'aéroports en faveur de l'environnement dans son premier rapport de suivi économique et financier du secteur.

Un certain nombre de réalisations ont permis à l'ART en 2023 de contribuer à la transition écologique des transports.



Dans le secteur des autoroutes concédées, l'ART a :

- accompagné le déploiement des bornes de recharge électrique sur le réseau autoroutier concédé à travers son contrôle des procédures de passation des contrats d'exploitation des aires de service. En 2023, elle a rendu quatre avis sur des contrats portant sur l'exploitation de bornes de recharge pour véhicules électriques, correspondant à 41 aires de service. Cette action s'inscrit dans la contribution de l'ART au renouvellement décarboné du parc de véhicules ;
 - formulé des recommandations à l'État afin de tenir compte des nuisances environnementales générées par la circulation des poids-lourds.
-





Dans le secteur des autocars libéralisés :

l'ART a mis en avant la contribution de ce secteur à la décarbonation des transports dans le cadre de son rapport annuel sur le marché du transport par autocars et sur les gares routières relatif à l'exercice 2022.

.....



Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

- effectué, dans le cadre de sa mission de suivi économique et financier, un suivi des mesures prises par les exploitants d'aéroports en faveur de l'environnement ;
 - contribué, dans le cadre du Forum de Thessalonique, à une réflexion portant sur la régulation aéroportuaire et les enjeux environnementaux, aboutissant à la publication d'un rapport relatif aux modulations environnementales.
-



Dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France, l'ART a :

favorisé le développement de ce mode de transport collectif, pour l'avenir, en examinant le plan de gestion des informations confidentielles de la RATP relatif à son activité de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris, sur lequel elle rend un avis conforme, et en formulant des recommandations visant à l'améliorer, dans la perspective de l'exploitation de certaines lignes par des opérateurs alternatifs à partir de 2024.

.....



Dans le secteur des données et services numériques de mobilité, l'ART a :

- accompagné l'usage de services de transport moins carboné en œuvrant, par une campagne de contrôle de l'ouverture des données de mobilité, à l'accélération de la publication de données relatives aux transports les moins carbonés ;
 - œuvré au développement des services numériques de mobilité, en soulignant leur impact potentiel en matière de report modal.
-



L'ACTION CONTENTIEUSE DE L'ART :

UN OUTIL AU SERVICE DE L'AMÉLIORATION DU CADRE DE RÉGULATION

L'année 2023 a été riche en activité contentieuse pour l'ART qui a rendu une décision en matière de règlement de différend ainsi qu'une décision clôturant une procédure en manquement. Cette année est par ailleurs marquée par la première décision de sanction rendue par la commission des sanctions de l'ART. L'activité contentieuse de l'ART est un outil essentiel de régulation du secteur et également utile à l'amélioration du cadre de régulation.





**Conditions techniques et
opérationnelles d'accès
au réseau ferré national :
première sanction
pécuniaire prononcée par
la commission des sanctions
de l'ART contre SNCF
Réseau pour manquement
à ses obligations**

Par une décision du 27 juin 2023, la commission des sanctions de l'ART a, pour la première fois, prononcé une sanction pécuniaire à l'encontre du gestionnaire d'infrastructure, à hauteur de 2 millions d'euros, pour manquement à ses obligations.

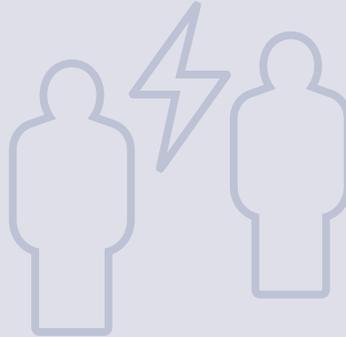
En 2013, après avoir été saisie de plusieurs demandes de règlement de différend par des entreprises ferroviaires

de transport de marchandises, l'ART avait prononcé à l'encontre de SNCF Réseau plusieurs injonctions¹, dont celle d'informer de manière systématique, précise et intelligible les demandeurs de capacité des raisons pour lesquelles un sillon ne leur avait pas été attribué.

À la suite de la réception de plaintes de la part de ces mêmes entreprises ferroviaires, le collège de l'ART a constaté, dans une décision du 28 mai 2020², que cette injonction n'avait pas été respectée par SNCF Réseau et l'a alors mise en demeure de se conformer à cette obligation dans un délai de trois mois.

¹Décisions n° 2013-016 à 2013-019 du 1^{er} octobre 2013 portant règlement de différends relatif aux conditions d'allocation et de suivi des sillons, de facturation et de remboursement de la redevance de réservation.

²Décision n° 2020-035 du 28 mai 2020 portant mise en demeure de SNCF Réseau pour méconnaissance des décisions de l'Autorité n° 2013-016 à 2013-019 du 1^{er} octobre 2013.



Il est ressorti de l'instruction du suivi de l'exécution de cette mise en demeure qu'au terme du délai fixé, SNCF Réseau ne respectait toujours pas cette injonction. Dans une décision du 20 octobre 2022³, le collège de l'ART a donc considéré qu'il y avait lieu d'ouvrir une procédure de sanction. Le collège a alors notifié ce grief à SNCF Réseau et saisi la commission des sanctions.

Dans une décision du 27 juin 2023⁴, la commission des sanctions a considéré que le manquement de SNCF Réseau à son obligation d'informer de manière systématique, précise et intelligible les demandeurs de capacité des raisons pour lesquelles un sillonn ne leur a pas été alloué était effectivement caractérisé.

En particulier, la commission des sanctions a constaté que le taux de refus des demandes de sillons dites « au service » pour l'horaire de service 2022 ayant été insuffisamment justifiés, voire non justifiés, sur la principale plateforme d'échange d'informations mise en place par SNCF Réseau, s'élevait à 14,49 %. Pour l'horaire de service 2023, ce taux s'élevait à 7,08 %.

Elle en a conclu qu'une part significative des refus n'avait pas fait l'objet d'une information satisfaisant aux prescriptions de la mise en demeure prononcée par le collège de l'ART. De plus, aucun des autres canaux d'information qui, d'après SNCF Réseau, auraient permis aux demandeurs de capacité de prendre connaissance des motifs des refus de leurs demandes de sillons, ne répondait à ces prescriptions.

Une sanction pécuniaire de 2 millions d'euros a finalement été prononcée à l'encontre de SNCF Réseau, proportionnée à la gravité du manquement, à savoir le non-respect d'une injonction prononcée par l'ART après que le gestionnaire d'infrastructure a été mis en demeure de la respecter, de la situation particulière de SNCF Réseau, de l'ampleur du dommage subi par les demandeurs de capacité et des avantages qu'a pu en tirer SNCF Réseau.

³Décision n°2022-078 du 20 octobre 2022 portant sur la 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.

⁴Décision n° CS-2023-001 du 27 juin 2023 de la commission des sanctions de l'Autorité de régulation des transports portant sanction à l'encontre de la société SNCF Réseau.

La parole à...

Mathieu Le Coq

PRÉSIDENT DE LA COMMISSION DES SANCTIONS DE L'ART

Quel est le rôle de la commission des sanctions et comment s'organise-t-elle ?

Les autorités administratives ou publiques indépendantes sont constitutionnellement tenues, lorsqu'elles exercent un pouvoir de sanction, de respecter une séparation des fonctions de poursuite, d'une part, et de décision, d'autre part. Le législateur a fait le choix de confier à une commission spécialisée, composée d'un membre du Conseil d'Etat, d'un conseiller de la Cour des comptes et d'un magistrat de la Cour de cassation, le pouvoir de prononcer des sanctions sur saisine du collège de l'Autorité de régulation des transports, lequel exerce en la matière les attributions d'une autorité de poursuite. La commission, qui statue en toute indépendance et dans le respect du principe d'impartialité, peut prononcer une interdiction temporaire d'accès à tout ou partie du réseau ferroviaire d'une durée maximale d'un an ou une sanction pécuniaire représentant au maximum 3% du chiffre d'affaires réalisé en France par l'entreprise concernée, en cas de manquement aux règles d'accès ou d'utilisation des réseaux, ou de non-respect d'une décision de l'ART.



Quels sont les principaux enseignements, selon vous, de la première décision rendue par la commission des sanctions ?

Ce premier dossier a été l'occasion pour la commission de manifester son attachement à deux séries d'exigences cardinales. D'une part, le principe du contradictoire et des droits de la défense impose que les parties mises en cause puissent prendre connaissance du dossier de procédure et présenter leurs observations, à la fois par écrit et à l'oral, ce qui est indispensable pour permettre à la commission d'être parfaitement informée. À cet égard, la séance qu'a tenue la commission en présence des parties dans cette première affaire a permis des échanges très éclairants sur le fonctionnement concret de l'accès aux sillons pour les entreprises de fret et sur les contraintes qui pèsent sur les acteurs économiques. D'autre part, le principe de proportionnalité est également essentiel en ce qu'il implique une réponse équilibrée aux manquements constatés par la commission. La sanction prononcée ne doit pas être excessive au regard de la gravité des faits et de la situation de l'entreprise visée mais elle doit aussi être suffisante pour produire un effet dissuasif propre à mettre un terme aux pratiques constatées ou à empêcher leur réitération.

Quels sont, selon vous, les fonctions/vertus/bénéfices de décisions de sanction pour l'action d'un régulateur économique sectoriel comme l'ART ?

Une régulation sectorielle efficace inclut nécessairement un volet répressif qui, par son existence même et son effectivité, contribue à imposer une discipline aux opérateurs. Il ne s'agit pas d'un mode d'action en première intention dans la mesure où le régulateur dispose d'autres outils pour traiter en amont des dysfonctionnements qu'il détecte. Le pouvoir de sanction occupe en outre une place singulière dans cet édifice car c'est une commission indépendante qui décide s'il y a lieu de prononcer une sanction, ce qui confère d'ailleurs une forme de solennité à ses interventions, mais il est indispensable pour bénéficier d'une régulation complète.

“ Une régulation sectorielle efficace inclut nécessairement un volet répressif qui, par son existence même et son effectivité, contribue à imposer une discipline aux opérateurs. ”

UN RÉGULATEUR

EN LIEN ÉTROIT AVEC L'ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS

Partager une expertise et éclairer le débat public

Afin d'informer les acteurs économiques du secteur des transports et éclairer le débat public, l'ART a œuvré en 2023 pour produire des informations de qualité, à travers des échanges avec les pouvoirs publics lors d'auditions, grâce à la publication d'études thématiques et rapports sectoriels.



Accompagner les travaux du Parlement

L'ART est régulièrement auditionnée et sollicitée par le Parlement pour aborder les enjeux de la régulation économique des transports

et les évolutions des secteurs régulés. Elle attache une importance toute particulière à ce dialogue, nécessaire au bon fonctionnement institutionnel et démocratique de notre pays.

12
auditions
par le Parlement

En 2023, elle a été auditionnée à douze reprises par l'Assemblée nationale et le Sénat sur divers sujets de régulation comme l'avenir des concessions autoroutières. Elle a également été auditionnée sur ses moyens financiers et humains, ainsi que sur son activité régulatoire dans les principaux secteurs régulés, dans le cadre du projet de loi de finances pour l'année 2024.

Un dialogue régulier avec les autres autorités indépendantes

Les rencontres inter AAI/API



Comme le prévoit la loi de 2017 sur le statut des autorités administratives indépendantes (AAI) et des autorités publiques indépendantes (API), l'ART collabore régulièrement avec ses homologues.

En 2023, les présidents des AAI et des API se sont réunis à deux occasions : en juin, une première rencontre a été organisée par l'ANJ (Autorité Nationale des Jeux) pour évoquer le sujet de la régulation à l'épreuve des technologies émergentes. En novembre, une seconde rencontre a été accueillie par l'Autorité des marchés financiers (AMF) pour aborder le thème de la régulation et l'évolution rapide des technologies, du numérique et de l'intelligence artificielle.

Les travaux communs

Le 19 décembre 2022, l'Autorité de la concurrence (ADLC) s'était autosaisie afin d'effectuer un bilan sur le fonctionnement concurrentiel du secteur des transports terrestre de personnes. Dans ce cadre, l'ADLC a saisi l'ART d'une demande d'avis concernant un bilan de la mise en œuvre des recommandations qu'elle a formulées dans huit avis adoptés entre 2009 et 2016 dans le domaine du transport terrestre de voyageurs.

L'avis de l'ART, rendu le 16 mars 2023, présente un bilan et les enjeux concurrentiels qu'elle identifie dans le transport ferroviaire de voyageurs, le transport de voyageurs par autocar et le transport guidé en Île-de-France. Il intègre en outre une dimension d'intermodalité et de développement durable.

À la suite d'une consultation publique et de ses échanges avec l'ensemble des acteurs du secteur, l'ADLC a rendu public son avis final, en date du 29 novembre 2023. Dans cet avis, l'ADLC s'intéresse à la mise en œuvre et aux effets de ses recommandations passées, tout en procédant à une nouvelle analyse du paysage concurrentiel afin d'y intégrer deux dimensions nouvelles - l'intermodalité et le développement durable - qui devraient être plus nettement intégrées à la mission de l'ART par une modification du code des transports.

Un régulateur impliqué dans les travaux européens

L'ART a œuvré en 2023 à la construction d'un espace européen pour une mobilité sans couture à travers :

- sa participation aux réseaux européens et internationaux de régulateurs (IRG-Rail, Forum de Thessalonique des régulateurs des redevances aéroportuaires, European Network of Railway Regulatory Bodies, Single European Railway Area Forum, Network of Economic Regulators de l'OCDE) ;
- la co-régulation du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road (ORR)*, et de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) suisse ;
- des rencontres bilatérales, notamment avec la Commission européenne (Direction générale de la concurrence – DG COMP – et Direction générale de la mobilité et des transports – DG MOVE).

Les grandes publications de l'ART



Étude sur le marché français du transport ferroviaire de marchandises de 2017 à 2022



Rapport sur les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français pour 2022-2042



Rapport sur les accords-cadres pour le système ferroviaire français en 2023



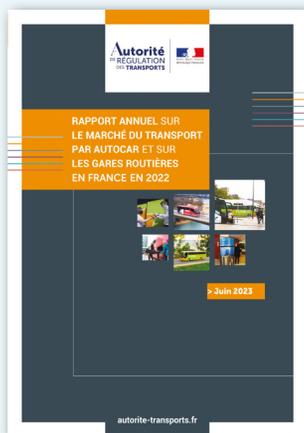
Rapport sur l'ouverture et l'utilisation des données de mobilité



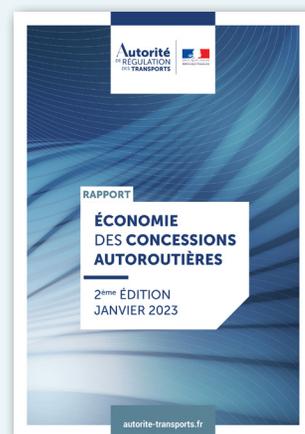
Bilan annuel 2022 de suivi économique et financier des aéroports



Rapport établissant des préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports



Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2022



Rapport sur l'économie des concessions autoroutières

Voir l'ensemble des publications de l'ART dans le tome 2 du rapport d'activité 2023.

Être à l'écoute des secteurs : consulter et échanger

En lançant des consultations publiques, en organisant des événements et rencontres avec les acteurs du secteur, l'ART a partagé ses travaux et ses réflexions en cohérence avec la valeur de « dialogue » qui guide son action au quotidien.

Les événements organisés par l'ART...

- Conférence de presse pour la publication du deuxième rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières – 26 janvier 2023
- Webinaire de consultation des usagers et des clients des services ferroviaires présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART – 16 novembre 2023



- Conférence de presse pour la publication du rapport d'activité 2022 – 20 juin 2023





Les visites de terrain...

• Déplacement sur le site d'Eurotunnel à Calais - 14 juin 2023

La délégation française du comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche, composée de Patrick Vieu, vice-président de l'ART et chef de délégation, de Florence Rousse et de Sophie Auconie, vice-présidentes de l'ART, s'est rendue sur le site d'Eurotunnel à Calais, accompagnée par la délégation britannique.



• Déplacement sur le site de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle - 11 juillet 2023

En présence de Damien Cazé, directeur général de l'aviation civile, Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, a visité la tour de contrôle et la salle d'approche de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Le déplacement s'est poursuivi par la visite de la zone « airside » et d'un centre de tri bagages, en présence notamment d'Edward Arkwright, directeur général exécutif d'Aéroports de Paris, et de Régis Lacote, directeur de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

En 2023, en lançant six consultations publiques, l'ART a poursuivi le travail de partage de ses travaux, interrogations et réflexions, en cohérence avec la valeur de « dialogue » qui l'anime.

Les consultations publiques lancées en 2023...



L'ART a consulté l'ensemble des acteurs des secteurs qu'elle régule sur son projet de lignes directrices relatives aux modalités de mise en œuvre de la protection du secret des affaires, qui supposent de concilier l'obligation de respecter les secrets protégés par la loi avec l'obligation de transparence du régulateur dans le cadre des propositions, avis et décisions qu'elle rend.



Elle a consulté les parties prenantes du système ferroviaire sur les accords-cadres pour la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire afin d'éclairer l'intérêt d'un recours accru à ce dispositif. Elle a notamment examiné les retours des parties prenantes sur les conditions de mise en œuvre permettant d'assurer un équilibre entre d'un côté, les objectifs de prévisibilité du processus d'allocation des capacités pour les acteurs, entreprises ferroviaires comme gestionnaire d'infrastructure et, de l'autre, la nécessité d'assurer une utilisation effective et optimale ainsi qu'un accès transparent, équitable et non discriminatoire au réseau pour l'ensemble des opérateurs.

6
consultations
publiques



Prendre la parole dans le débat public

L'ART dans les médias...

- Interview de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, sur BFM Business sur les concessions autoroutières, le 27 janvier 2023



- Entretien de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, avec France 2 le 20 octobre 2023 – « Transports : enquête sur la vétusté des gares routières »



Les interventions de l'ART dans des colloques, conférences et tables rondes...

- Interventions de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART :

- au colloque « Osons le train » de la Fédération nationale des associations d'utilisateurs de transports (FNAUT), sur le thème « Accroître l'offre : Comment y parvenir ? À quelles conditions ? », le 23 mai 2023 ;



- à une table ronde des Rencontres nationales du transport public (RNTP), sur le thème « Comment les services numériques de mobilité peuvent répondre aux enjeux environnementaux ? », le 18 octobre 2023

- Intervention de Florence Rouse, vice-présidente de l'ART, au colloque annuel de l'entreprise ferroviaire « Le Train » organisé en partenariat avec Mobilettre, sur le thème « Les territoires, clés de voûte du développement ferroviaire », le 7 décembre 2023





Interventions de Patrick Vieu, vice-président de l'ART :

- à la table ronde du think-tank TDIE, le 20 janvier 2023 ;
- à la conférence « Mobilités & Infrastructures », dans le cadre du Salon des Affaires Publiques, organisé par le Master Affaires Publiques Dauphine, sur les enjeux relatifs à la desserte des territoires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, le 16 mars 2023 ;
- au séminaire annuel de l'Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe (IHEDATE), sur le thème « L'ouverture à la concurrence et la régulation. Le cas français et l'exemple de l'Autorité de régulation des transports », le 14 avril 2023 ;

- à la conférence portant sur le thème « Tendances récentes et perspectives de la régulation économique indépendante des transports » de l'Autorità di regolazione dei trasporti (le régulateur économique de transports italien), le 15 novembre 2023 ;

- au débat organisé par TDIE et TI&M, en partenariat avec Mobilettre, sur le thème « Quel système autoroutier à l'issue des concessions ? - Modes de gestion, entretien, modernisation, financement », le 5 décembre 2023

Intervention de Philippe Richert, président par intérim de l'ART, aux Assises du transport ferroviaire et de l'intermodalité organisées par Régions de France, le 18 décembre 2023



Nous suivre...

Le site internet

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

- actualités
- communiqués de presse
- décisions et avis
- consultations publiques

 autorite-transport.fr

Les réseaux sociaux

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

 [@ART_transports](https://twitter.com/ART_transports)

 [linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transport/](https://www.linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transport/)



TOUTES ET TOUS

AU SERVICE DES USAGERS ET DE LA MOBILITÉ

Les effectifs de l'ART

38,7 ans
d'âge moyen

Effectif autorisé de
102 ETPT
(équivalent temps plein travaillé)

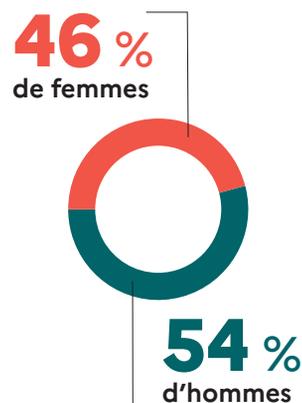
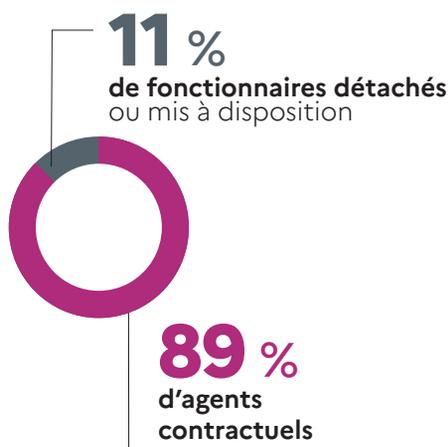
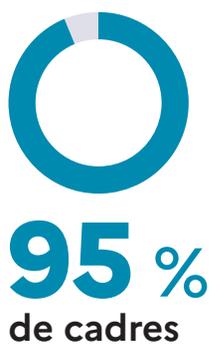
Un comité
de direction paritaire
(4 femmes
et 4 hommes)

3,6 années
d'ancienneté
moyenne
des agents

7
agents promus
(mobilités internes)

89 collaborateurs
hors membres
du collège
au 31 décembre 2023

En 2023, les agents de l'ART, aux profils variés et pluridisciplinaires, se sont investis pour améliorer le fonctionnement du secteur des transports, et plus particulièrement des domaines régulés, au service des usagers et de la mobilité.



La météo des agents

Questionnés sur la qualité de vie et les conditions de travail à l'ART, les agents prennent la parole.



On a confiance en moi dans les missions
que l'on me confie (de « pas du tout »
à « complètement »)

« *Le management est bienveillant,
ce qui est très appréciable* »



L'ambiance générale dans ma direction
(de « froide » à « conviviale »)

« *Une bonne ambiance,
avec la confiance donnée
par le management dans la gestion
des temps pour les dossiers* »

NOTRE ORGANISATION

ET NOS MOYENS

Alors qu'elle dispose de moyens en crédits limités pour exercer les nouvelles compétences qui lui ont été confiées ces dernières années et qu'elle fait face à des délais d'instruction contraints, l'ensemble des effectifs de l'ART, comprenant un collège, une commission des sanctions et des services, s'est mobilisé en 2023 pour construire une régulation toujours plus performante au service des usagers et de la mobilité.

Le collège



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

Son indépendance est notamment garantie par le statut de ses membres. Ils sont nommés pour un mandat de six ans, non révocable et non renouvelable ; en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des

services numériques ou du transport terrestre ou aérien ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. Les fonctions de membre du collège de l'ART sont incompatibles avec un certain nombre de mandats, activités et fonctions, conformément à la loi n° 2017-55 du 20 janvier 2017 encadrant le statut des autorités indépendantes et comme le rappelle la charte de déontologie de l'ART. Au terme de leur mandat, les membres du collège ne peuvent occuper aucune position professionnelle ni exercer aucune responsabilité au sein d'une des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans.

À la suite de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, le collège de l'ART est composé de cinq membres permanents comprenant un président et quatre vice-présidents.



La commission des sanctions

Indépendante du collège, afin de séparer les fonctions de poursuite et d'instruction, d'une part, des fonctions de jugement, d'autre part, la commission des sanctions se prononce sur saisine du collège et peut sanctionner des entreprises régulées pour manquement à leurs obligations, au terme d'une procédure contradictoire entre les parties. Elle comprend un membre du Conseil d'État, un conseiller à la Cour de cassation ainsi qu'un magistrat de la Cour des comptes, tous trois nommés pour une durée de six ans, non renouvelable.

Sont ainsi membres de la commission des sanctions :

- Mme Ingrid Andrich, conseillère à la Cour de cassation, à compter du 16 octobre 2021 ;
- M. Mathieu Le Coq, maître des requêtes au Conseil d'État, à compter du 9 décembre 2021 et nommé président de la commission des sanctions par décret du 29 mars 2022.



Les services

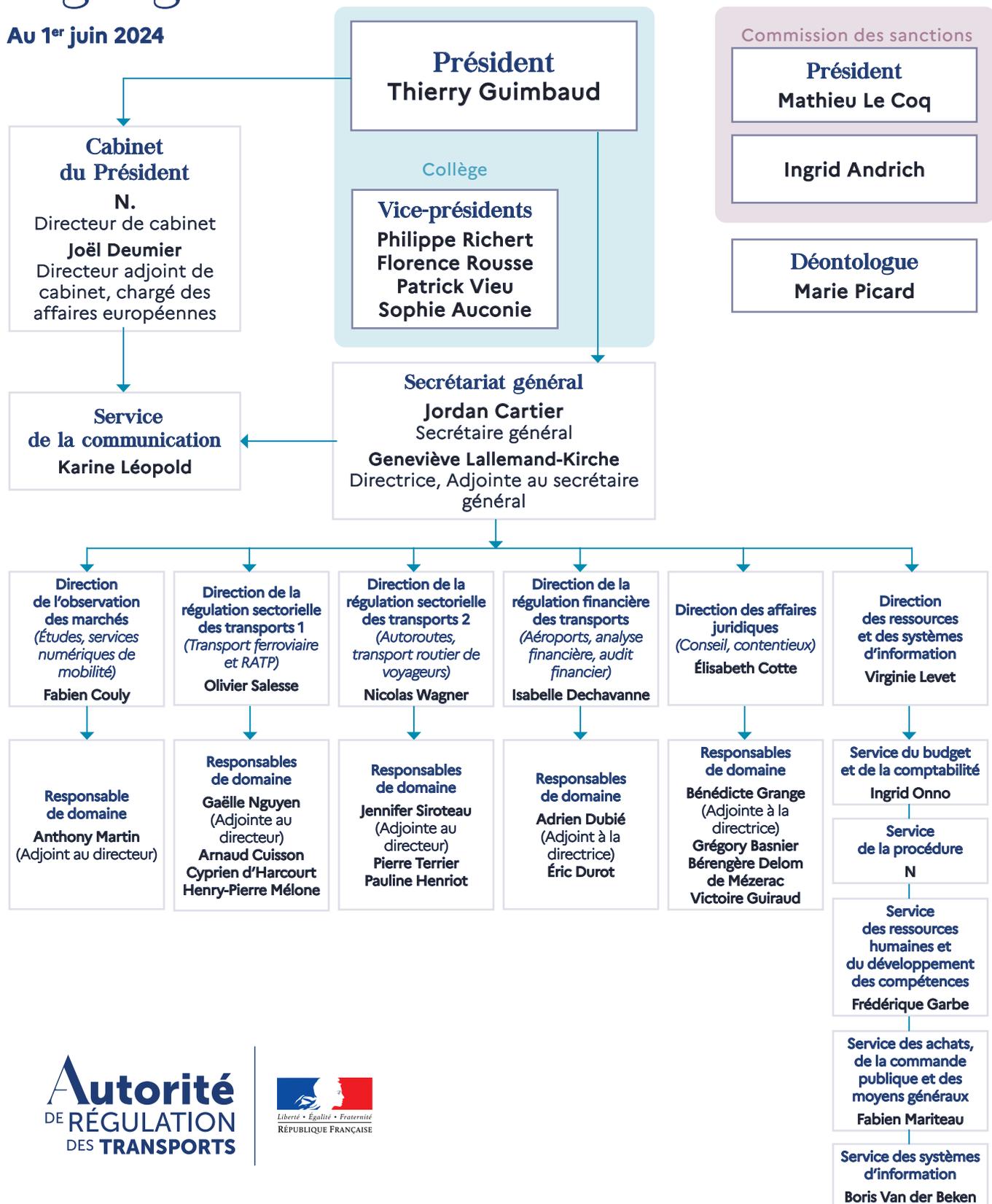
Chargés d'accompagner l'ART dans l'exercice de ses missions, notamment d'assurer la préparation et l'exécution des avis et décisions adoptés par le collège, les services réunissent près de cent collaborateurs.

Les missions confiées par la loi à l'ART combinant différentes compétences pointues (économie, droit, audit et analyse financière, analyse de données, expertise sectorielle), l'ART s'attache à recruter des collaboratrices et des collaborateurs disposant d'un haut niveau d'expertise.



Organigramme

Au 1^{er} juin 2024



Les ressources financières

En 2023, l'ART a été financée par une subvention de fonctionnement pour charges de service public du programme 203 versée par la direction générale des Infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) du ministère chargé des transports. Le montant inscrit dans la loi de finances de cette subvention est de 14 millions d'euros (à laquelle a été retranchée, par le ministère des transports, une réserve de 237 milliers d'euros au titre de 2023, soit un solde de 13,8 millions d'euros).

Répartition des produits de l'ART (Compte financier de l'exercice 2023)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Subvention de fonctionnement	13 763	100 %
Autres produits	2	0 %
Total	13 765	100 %

Les dépenses de l'ART

Le montant des charges de fonctionnement s'est élevé, en 2023, à 15,6 millions d'euros (15,8 millions d'euros avec les dépenses d'investissement), les dépenses de personnel en ayant constitué le premier poste de charges.

Répartition des charges en 2023 (Compte financier de l'exercice 2023)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Dépenses de personnel	10 888	68,8 %
Dépenses immobilières	1 885	11,9 %
Autres charges de fonctionnement	2 792	17,6 %
Sous-total charges de fonctionnement	15 565	98,4 %
Dépenses d'investissement	257	1,6 %
Total	15 822	100 %

Le fonds de roulement de l'ART a dû être mobilisé pour couvrir l'écart entre ses ressources financières et le montant de ses dépenses. Ces dernières ont en effet fortement augmenté depuis 2015 avec l'accroissement des effectifs qui a accompagné l'élargissement des missions de l'ART à cinq nouveaux secteurs et l'approfondissement de ses compétences dans le secteur ferroviaire : le plafond des emplois autorisés de l'ART est ainsi passé de 62,5 ETPT (Equivalent Temps Plein Travaillé) en 2015 à 102 ETPT depuis 2022, soit une hausse de 63 %. Or, alors que ses ressources financières affectées étaient de 11 M€ en 2015, la loi de finances pour 2023 a fixé la subvention pour charges de service public de l'ART à 14 M€, de sorte que les ressources financières de l'ART par ETPT s'établissent aujourd'hui à un niveau, en termes nominaux, inférieur de plus de 20 % à ce qu'il était en 2015 et, en termes réels, de plus de 34 %. Le niveau structurellement insuffisant de la dotation budgétaire allouée à l'ART la contraint ainsi, depuis plusieurs années, à équilibrer son budget par prélèvement sur son fonds de roulement, lequel atteint désormais un niveau critique.

Même si, ces dernières années, l'ART a réalisé d'importants efforts de gestion afin d'optimiser son fonctionnement et maîtriser ses charges tout en poursuivant son action régulatoire, cette décorrélation systémique entre les ressources et les besoins de l'ART depuis plusieurs années est susceptible de remettre en cause sa pérennité organisationnelle et son indépendance.



Mutualisation avec les services d'autres autorités indépendantes ou avec ceux des ministères

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

- participation aux échanges biannuels instaurés depuis 2017 entre les présidents de plusieurs autorités indépendantes ;
- partage d'expériences et de « bonnes pratiques », et réalisation de parangonnages sur des questions relatives tant à la régulation économique sectorielle qu'aux ressources humaines (déontologie, pratiques de recrutement, actualité juridique ayant trait à l'évolution du droit de la fonction publique, mobilité RH, diffusion des offres d'emploi au sein des réseaux des autorités administratives et publiques indépendantes, etc.) qu'aux systèmes d'information (sécurisation des systèmes d'information, traduction des évolutions réglementaires, échanges et partages sur les outils métier, etc.) ;
- constitution d'un groupement de commandes en 2021 avec l'Autorité des marchés financiers (AMF) et le Haut conseil du commissariat aux comptes (H3C), pour les prestations relatives à la fourniture de titres de transport ainsi que les prestations annexes (réservations d'hôtels) s'inscrivant dans le cadre des missions effectuées par les agents. Ce marché mutualisé permet la simplification des procédures administratives ainsi que l'obtention de tarifs attractifs ;
- participation au groupement de commandes permanent piloté par la direction des achats de l'État depuis l'adhésion de l'ART en 2019 ;
- conventionnement avec le Pôle d'expertise de la régulation numérique (PEReN)¹, permettant à l'ART de disposer d'une assistance technique en matière de régulation des plateformes numériques.

¹ Le PEReN est un service à compétence nationale créé par le décret n° 2020-1102 du 31 août 2020, placé sous l'autorité conjointe des ministres chargés de l'économie, de la communication et du numérique, et rattaché au Directeur général des Entreprises pour sa gestion administrative et financière. L'objectif du PEReN est de constituer un pôle d'excellence capable de venir en appui de l'ensemble des administrations d'État qui interviennent sur les sujets de régulation des plateformes numériques (autorités administratives et publiques indépendantes comme directions ministérielles), en leur fournissant une assistance technique dans les domaines du traitement des données, des sciences des données et des procédés algorithmiques. L'ART est inscrite dans la liste annexée au décret n° 2022-603 du 21 avril 2022 fixant la liste des autorités administratives et publiques indépendantes pouvant recourir à l'appui du pôle d'expertise de la régulation numérique et relatif aux méthodes de collecte de données mises en œuvre par ce service dans le cadre de ses activités d'expérimentation et peut donc recourir aux services du PEReN, dans le cadre d'une convention établie entre les deux parties.

Le kiosque de l'ART



Rapports sectoriels (ferroviaire, autocars, autoroutes), bilan semestriels et synthèses des consultations publiques.

Retrouvez les principales publications sur autorite-transport.fr



Retrouvez la base des avis et décisions sur autorite-transport.fr/avis-et-decisions



Retrouvez les textes de références sur

autorite-transport.fr/les-textes-de-reference



Consultez le glossaire des secteurs régulés par l'ART sur

autorite-transport.fr/glossaire



[@ART_transports](https://twitter.com/ART_transports)



linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transport/

Directeur de la publication: Thierry Guimbaud • 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 ; Karine Leopold, 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 • 0100/24

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.

Dépot légal : Juin 2024 - 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