



RAPPORT D'ACTIVITÉ

2023

Concourir au développement
de mobilités durables

TOME 2

Toute l'activité
par secteur



Sommaire

1.	Réguler le ferroviaire	P.04
2.	Réguler les transports publics urbains en Île-de-France	P.42
3.	Réguler et contrôler les concessions d'autoroutes	P.52
4.	Réguler les autocars et l'accès aux gares routières	P.78
5.	Réguler les plus grands aéroports français	P.94
6.	Réguler les données et services numériques de mobilité	P.124
7.	L'action européenne en 2023	P.142
	Annexes	P.152

RÉGULER
LE FERROVIAIRE





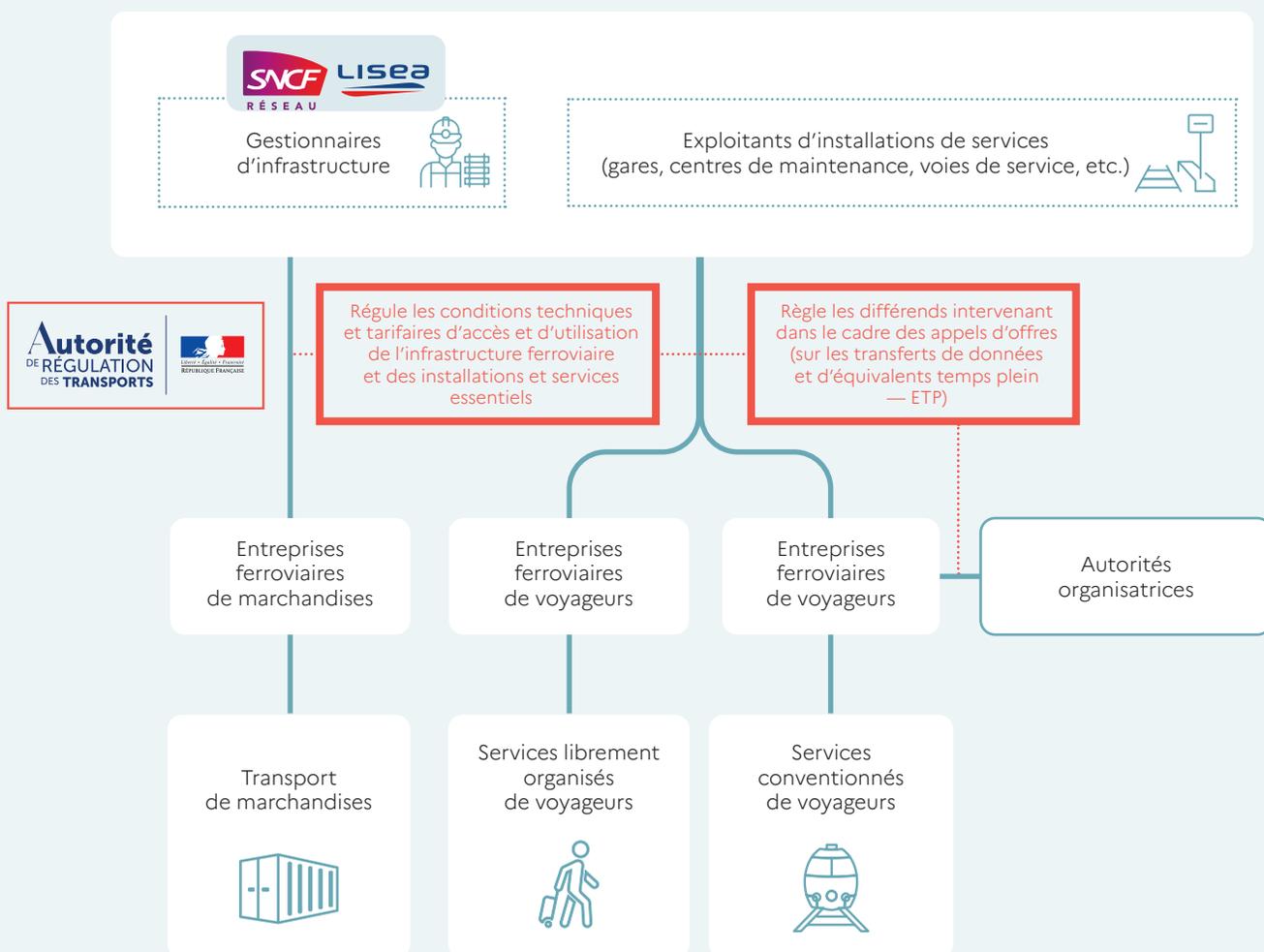
01

RÉGULER LE FERROVIAIRE

PANORAMA

En 2023, l'ART a activement contribué, à travers ses avis, consultatifs ou juridiquement contraignants, ses rapports, son pouvoir de règlement de différends et le recours à des procédures en manquement, à la création des conditions de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire et au bon fonctionnement du système ferroviaire dans ses dimensions techniques, économiques et financières.

Les différents acteurs du secteur ferroviaire



Le réseau ferré national

Chiffres clés 2022*

71 %

de voies électrifiées



27 600 km
de lignes



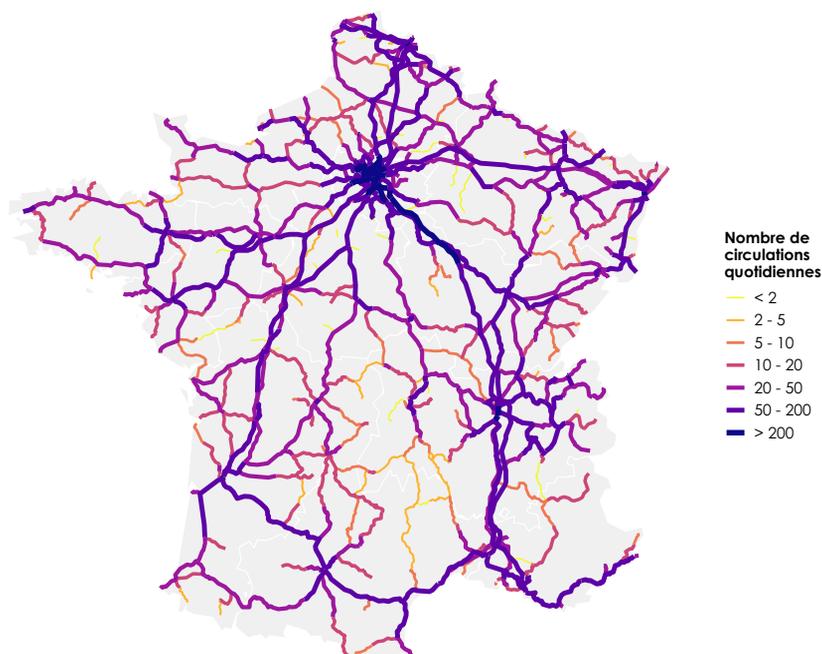
48 900 km
de voies

6,5 Mds €
de revenus perçus
par les gestionnaires
d'infrastructure ferroviaire



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

Densité de circulations des lignes ferroviaires en 2022



Source : ART, d'après gestionnaires d'infrastructure

Longueur et électrification des voies du réseau ferré national exploité, par catégorie de voies (en kilomètres de voies et % de voies électrifiées)

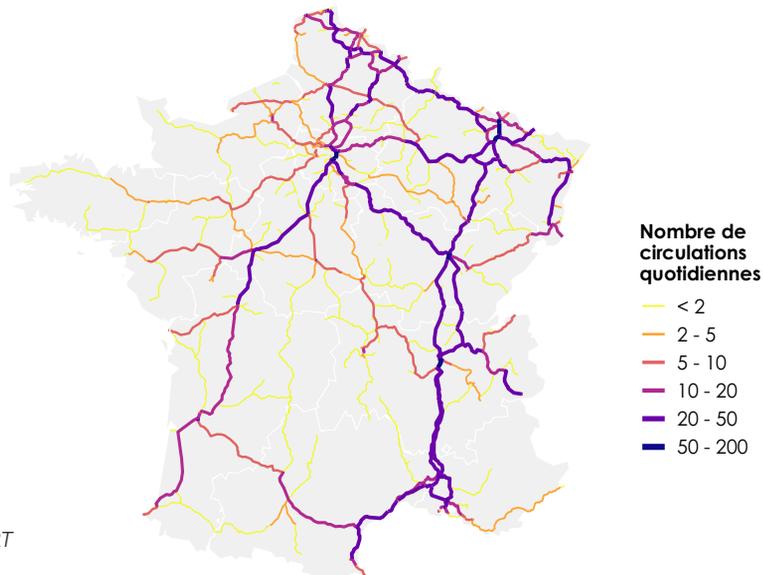


Source : ART, d'après gestionnaires d'infrastructure

Le transport de marchandises

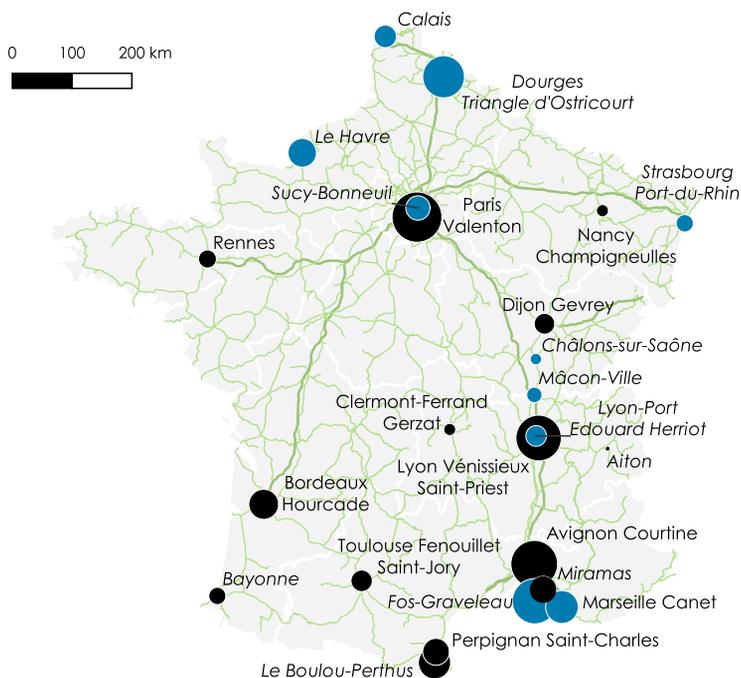
Desserte du transport de marchandises en 2021

Fret



Source : ART

Circulations opérées en entrée/sortie des chantiers de transport combiné en 2021



Le saviez-vous ?



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

Nombre de circulations annuelles entrantes et sortantes par chantier



Catégorie de chantier

Calais Chantier hors RFN

● Chantier fluvial ou maritime

Catégorie de ligne RFN

— LGV

— Ligne classique

Source : ART, d'après gestionnaires d'infrastructure

Chiffres clés 2022*

35



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

1,1 Mds €

de recettes directes issues du trafic de fret sur le réseau ferré national



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

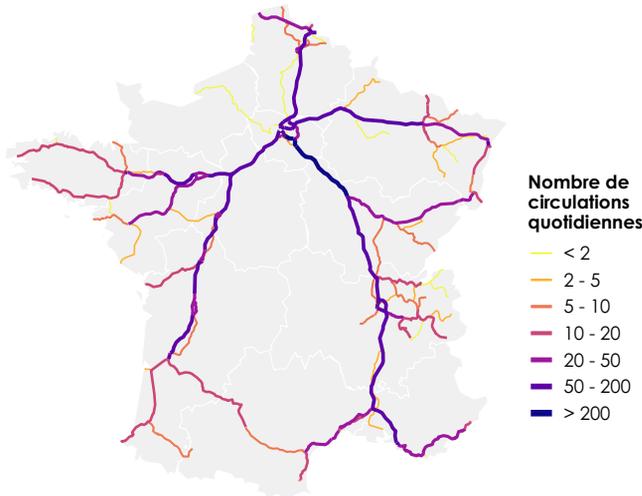
Le transport de voyageurs

Les services librement organisés

.....

Desserte des services librement organisés en 2022

TAGV



Note : TAGV = train apte à la grande vitesse

Source : ART

Chiffres clés 2022*

.....

Services librement organisés & services conventionnés

101 Mds 
de passagers.km

15 Mds € 
de revenus
pour les entreprises
ferroviaires de transport
de voyageurs

9,6 € 
de recettes
commerciales
par passager aux 100 km

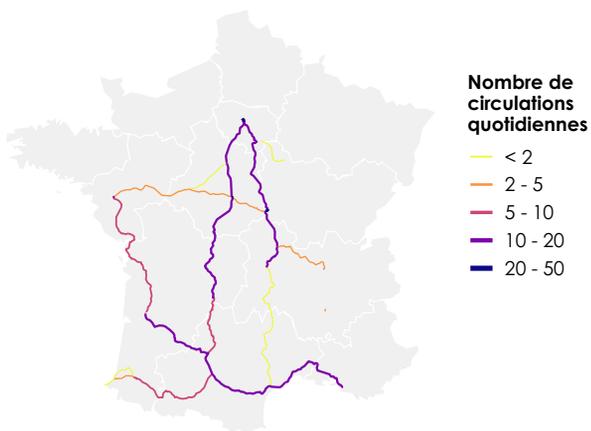
* Chiffres pour 2022, les chiffres pour 2023 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Les services conventionnés

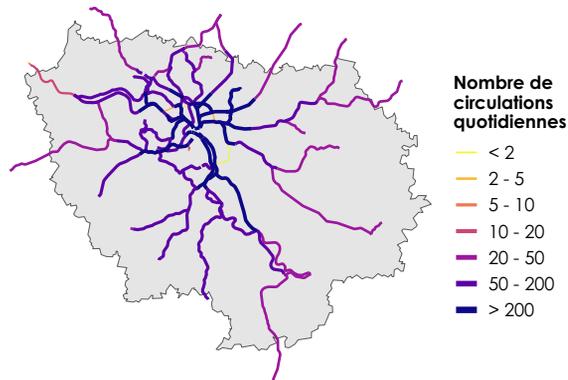


Desserte des services conventionnés en 2022

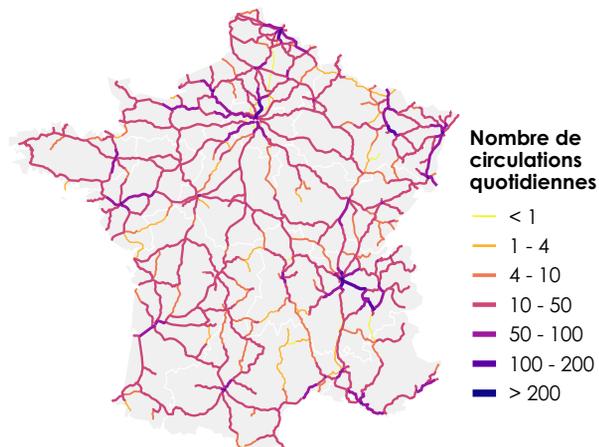
Intercités



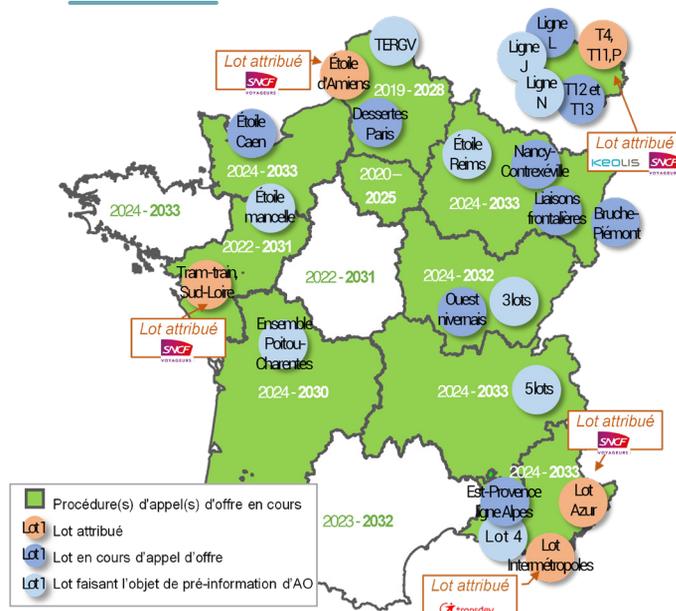
Transilien



TER



Lots annoncés pour l'ouverture à la concurrence des services régionaux conventionnés et dates des conventions d'exploitation en vigueur



Source : ART

Note: situation au 31 décembre 2023.

Source : ART



Depuis sa création, l'ART veille au bon fonctionnement du système ferroviaire dans ses dimensions techniques, économiques et financières et crée les conditions d'une ouverture à la concurrence effective et réussie, au bénéfice des usagers et de la mobilité. L'ART œuvre pour améliorer les conditions de l'accès des entreprises ferroviaires aux infrastructures essentielles telles que le réseau, les gares et les centres d'entretien des trains.

À travers ses décisions, avis et études, l'ART a agi en faveur d'une tarification économiquement justifiée, qui incite à l'utilisation optimale de ces infrastructures. En 2023, SNCF Réseau a amélioré la structure des péages ferroviaires pour le cycle tarifaire 2024-2026, en tenant compte des recommandations formulées précédemment par l'ART. De même, l'action menée par l'ART a permis aux entreprises ferroviaires de mieux faire face à la hausse importante des prix de l'énergie.

L'ART a également contribué par ses différentes publications et avis à identifier les pistes de progrès en matière de transparence, d'équité et de qualité de l'offre de prestations proposée par les opérateurs régulés, conditions nécessaires au développement de l'offre de transport sur le marché aval. Les travaux et études menés par le régulateur s'appuient notamment sur une analyse détaillée et indépendante des principaux indicateurs descriptifs des marchés ferroviaires et de leur évolution via sa mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau, menée au niveau national et à l'échelle européenne au travers du réseau des régulateurs ferroviaires indépendants, l'IRG-Rail.



Encourager un usage optimisé du réseau en régulant les péages ferroviaires

La régulation des tarifs d'accès au réseau ferroviaire, aux gares et aux autres installations de service permet aux entreprises ferroviaires de voyageurs et de fret d'accéder à ces infrastructures à des tarifs économiquement justifiés. Elle vise également à favoriser un usage optimal de celles-ci.

Améliorer la soutenabilité des tarifs d'accès au réseau

Dans un contexte inflationniste, associé à la volonté de SNCF Réseau d'accélérer la couverture de ses coûts, l'ART a veillé à ce que les redevances d'utilisation du réseau pour l'année 2023 soient économiquement justifiées et encouragent un usage plus intensif du réseau, tout en restant soutenables pour les entreprises ferroviaires.

Inciter à un usage plus intensif et optimisé du réseau en validant les nouvelles structures tarifaires initiées par SNCF Réseau, dans les avis conformes sur la partie tarifaire du document de référence du réseau (DRR) 2024 et pour la période 2024-2026

Sous l'impulsion du régulateur, SNCF Réseau a procédé à une refonte en profondeur de la structure des péages ferroviaires pour le cycle tarifaire 2024-2026. Celle-ci améliore nettement la pertinence des signaux économiques envoyés aux utilisateurs du réseau. Dans son avis du 9 février 2023¹, l'ART a validé, dans leur très grande majorité, les péages d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire gérée par SNCF Réseau, prévus pour le nouveau cycle tarifaire.

S'agissant des services librement organisés de transport de voyageurs, SNCF Réseau a fait évoluer la structure des tarifs destinés à couvrir les coûts fixes pour affiner la segmentation par marché. Afin de maximiser la contribution de chaque segment du marché aval, le gestionnaire d'infrastructure a raffiné la prise en compte de la capacité d'emport des trains, croisée avec le niveau de service à bord. Il s'est ainsi rapproché de la tarification de type Ramsey-Boiteux qui vise à davantage faire contribuer au financement des coûts fixes les usagers les moins sensibles aux variations de prix.

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

Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que la tarification du type Ramsey-Boiteux ?

La tarification de type Ramsey-Boiteux vise à faire financer les coûts fixes par les usagers en fonction de leur disposition à payer.

Selon la théorie économique, la tarification des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui conduit à la maximisation du surplus collectif, c'est-à-dire à l'optimum dit « de premier rang », correspond à celle qui égalise le coût marginal de chaque circulation, c'est-à-dire à une tarification au seul coût directement imputable, qui permet de servir le maximum d'utilisateurs.

Toutefois, l'application de cette tarification ne permet pas au gestionnaire de l'infrastructure de recouvrer ses coûts fixes. Si le gestionnaire d'infrastructure ne dispose, comme source de financement, que de redevances correspondant au coût marginal de chaque circulation, la pérennité de son activité n'est donc pas assurée.

La solution optimale, sous contrainte d'assurer la couverture de tout ou partie des coûts fixes, consiste à mettre en place une tarification fondée sur la règle de Ramsey-Boiteux, selon laquelle les tarifs des différents usagers de l'infrastructure, regroupés par segments de marché, sont inversement proportionnels à leur sensibilité au prix, conduisant à un optimum dit « de second rang ».

Dans le cadre d'une telle tarification, plus l'élasticité-prix de la demande est faible, i.e. moins le passager est sensible aux évolutions des prix des titres de transport, plus l'entreprise ferroviaire peut répercuter sur les passagers une majoration tarifaire élevée. L'objectif est de couvrir les coûts fixes par le biais des services pour lesquels la demande est la moins élastique et donc la perte économique la plus faible lorsque les prix augmentent.

S'agissant des services conventionnés par les régions, SNCF Réseau a refondu la tarification autour d'une structure à deux composantes :

- l'une, forfaitaire, vise à assurer la couverture des coûts fixes liés à la mise à disposition d'une capacité sur le réseau ferroviaire ;
- l'autre, variable, correspond aux coûts directement liés aux circulations ferroviaires.

Cette tarification dite « binôme » ou « binomiale » apparaît la mieux adaptée dans un contexte de concurrence pour le marché. Elle garantit en effet, par construction, que chaque circulation supplémentaire n'entraîne qu'une hausse limitée des redevances, à hauteur du coût qui lui est directement imputable. En cela, elle incite les régions, en tant qu'autorités organisatrices des transports (AOT), à maximiser le nombre de circulations, et, partant, l'offre de transport, c'est-à-dire à utiliser de manière effective et optimale le réseau ferroviaire mis à leur disposition pour répondre à la demande de transport sur le territoire relevant de leur compétence.

Les péages n'ont toutefois pas fait l'objet d'une approbation complète. L'ART a ainsi considéré que les volumes prévisionnels de circulations servant au calcul des redevances de marché pour les services conventionnés avaient été arrêtés par SNCF Réseau, en l'absence de consultation, selon des modalités non transparentes et insuffisamment objectivées pour six AOT.

À la suite de l'avis du 9 février 2023, SNCF Réseau a publié un nouveau projet de DRR. Ce dernier a notamment inclus une actualisation des volumes de circulations après une phase d'échanges contradictoires avec les régions, conforme aux exigences de transparence formulées par l'ART. Dans

son avis du 4 juillet 2023², l'ART a jugé les nouvelles redevances de marché proposées par SNCF Réseau acceptables pour l'ensemble des six AOT concernées, à l'exception de la région Hauts-de-France pour laquelle l'ART a émis un avis favorable à hauteur d'un niveau inférieur.

2. Avis n° 2023-035 du 4 juillet 2023 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

focus

La refonte substantielle de la structure de la tarification des services conventionnés a été confortée par le Conseil d'État

Par sa décision du 5 mars 2024³, le Conseil d'État a annulé les dispositions tarifaires du DRR pour l'horaire de service* 2024. Saisi par sept régions et Île-de-France Mobilités, le Conseil d'État a en effet jugé que SNCF Réseau n'avait pas respecté la procédure prévue pour la détermination des redevances dues par les régions pour faire circuler les trains express régionaux (TER).

En particulier, le Conseil d'État a estimé que l'exigence de transparence attachée aux majorations tarifaires prévues pour les services conventionnés a été méconnue par SNCF Réseau. Les AOT participant aux consultations préalables à l'adoption du DRR :

(i) n'ont pas disposé d'informations suffisantes pour être en mesure d'émettre un avis éclairé sur l'estimation du montant des coûts complets de l'infrastructure ferroviaire et leur évolution (coûts pour chaque autorité organisatrice, modalités de fixation des redevances, etc.) ; et

(ii) ont été privées de la garantie de voir leur avis pris en considération du fait de l'adoption, par le conseil d'administration de SNCF Réseau, du DRR au lendemain de la date d'expiration du délai de consultation.

Afin de ne pas porter gravement atteinte à l'équilibre financier de SNCF Réseau, et permettre l'adoption d'une nouvelle tarification, le Conseil d'État a considéré qu'il y avait lieu de reporter les effets de l'annulation prononcée au 1^{er} octobre 2024.

La nouvelle structure tarifaire binomiale pour les services conventionnés de transport de voyageurs, telle que validée par l'ART dans son avis du 9 février 2023, s'en trouve confirmée, en ce qu'elle permet une utilisation optimale du réseau. En effet, la décision a été motivée par la procédure d'adoption de la tarification, mais le Conseil d'État a rejeté tous les autres moyens qui la contestaient dans ses principes, dont la mise en place d'un forfait pour les régions.

* L'horaire de service pour une année N désigne une période de douze mois, légèrement décalée par rapport à l'année civile, commençant le deuxième samedi de décembre à minuit. Il désigne également les données définissant l'ensemble des mouvements des trains et du matériel roulant programmés pendant cette période.

3. Décision n° 472859 du 5 mars 2024.

Comment expliquer les différences de niveau des péages ferroviaires en France par rapport aux autres pays européens ?

Le système de tarification des prestations minimales, tel que prévu par la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, doit notamment permettre au gestionnaire de l'infrastructure d'en faire « une utilisation effective et optimale ».

Pour ce faire, la directive (article 31, paragraphe 3) pose le principe d'une tarification de l'utilisation de l'infrastructure au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire. Cette tarification ne permet toutefois pas d'assurer la couverture des coûts fixes de l'infrastructure supportés par le gestionnaire d'infrastructure.

Dès lors, deux possibilités sont offertes aux États membres pour équilibrer les comptes du gestionnaire d'infrastructure et assurer la couverture des coûts fixes, au-delà du coût directement imputable, sachant que les coûts fixes représentent près de 90 % du coût complet de gestion de l'infrastructure :

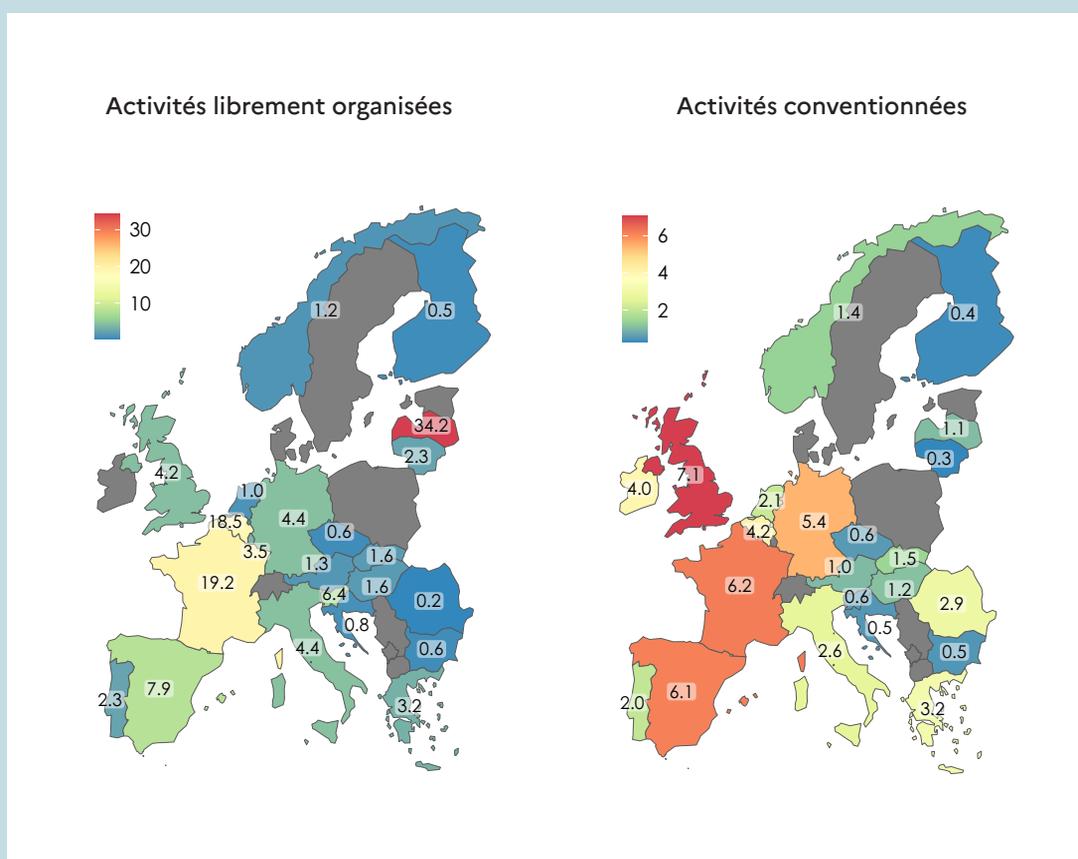
- d'une part, et par exception au principe de la tarification au coût directement imputable, la directive prévoit qu'un État membre peut, « si le marché s'y prête », instaurer des majorations tarifaires afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- d'autre part, le financement de l'infrastructure peut être complété par des concours et subventions publics.

Ainsi, les termes de l'équilibre du financement de l'infrastructure, entre concours publics et redevances versées par les utilisateurs de l'infrastructure, relèvent du libre choix des États membres.

En France, l'option retenue par les pouvoirs publics est de faire reposer le financement de l'infrastructure ferroviaire dans des proportions importantes sur ses utilisateurs plutôt que sur les contribuables, engendrant ainsi des niveaux de péages parmi les plus élevés d'Europe. Ce constat amène l'ART à être vigilante sur la vérification du non-dépassement du coût total du réseau (dit « coût complet ») et la mise en place d'une structure adéquate afin d'envoyer les bons signaux économiques aux différents acteurs et d'éviter d'entraver le développement du transport ferroviaire.



À la différence de la plupart des autres pays européens, la France a fait le choix de faire financer le réseau ferroviaire principalement par ses utilisateurs, et d'apporter moins de subventions publiques



Note : péages acquittés par les entreprises ferroviaires par train.km et par activité en 2022 (en euros)

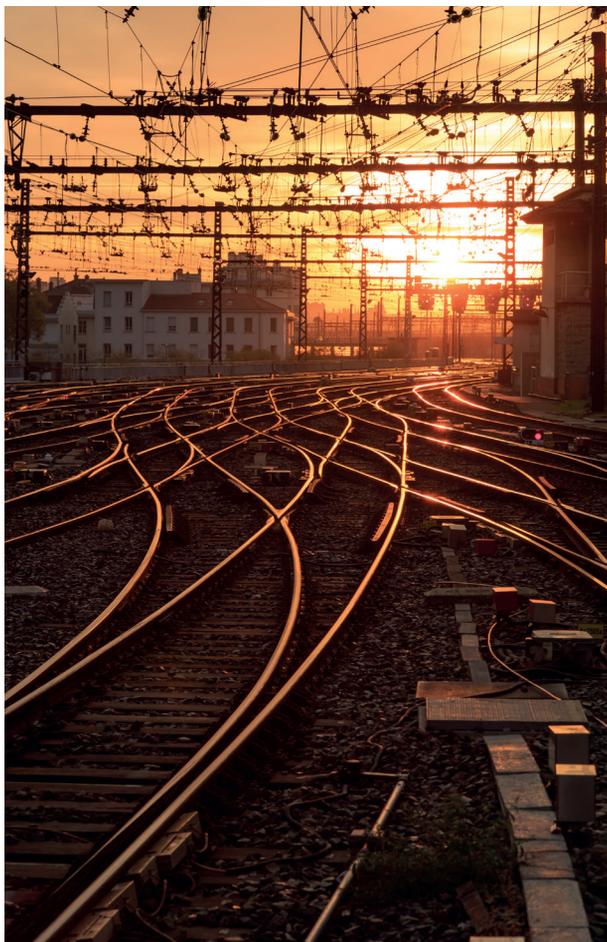
Source : IRG-Rail

S'assurer 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

L'ART a validé les tarifs de la redevance destinée à couvrir le coût des pertes des systèmes électriques de traction ferroviaire (RCTE-A)* proposés par SNCF Réseau pour les années 2023⁴ et 2024⁵. Le niveau de la RCTE-A ne peut en effet être déterminé que peu de temps avant l'horaire de service auquel elle s'applique, dans la mesure où ce niveau dépend du prix d'achat de l'électricité de traction par SNCF Réseau à ses fournisseurs.

L'avis favorable émis par l'ART au titre de l'année 2023 a été assorti de recommandations visant à faire évoluer, pour les prochains horaires de service, la tarification de la RCTE-A de manière plus maîtrisée. En effet, SNCF Réseau a renouvelé en 2023 son contrat de fourniture d'énergie dans un contexte global de hausse des prix de l'énergie, entraînant un quadruplement de la RCTE-A entre 2022 et 2023. Dans la mesure où la bonne organisation de SNCF Réseau pour ses achats d'énergie est déterminante, il apparaît souhaitable d'intégrer un mécanisme de bonus-malus incitant SNCF Réseau à mieux maîtriser son prix d'achat, à l'instar du dispositif applicable aux pertes du réseau public de transport d'électricité.

Pour l'année 2024, dans un contexte de baisse des tarifs de l'électricité, l'ART a accueilli favorablement les évolutions méthodologiques mises en œuvre par SNCF Réseau pour la détermination de la redevance. Elles permettent une estimation et une répartition plus justes et plus équitables du coût des pertes électriques. La tarification de la RCTE-A proposée par SNCF Réseau est caractérisée notamment par des améliorations méthodologiques et une réduction importante du niveau tarifaire, en diminution de 28 % par rapport à celui validé en 2023.



4. Avis n° 2023-009 du 9 février 2023 portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'horaire de service 2023.

5. Avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024 portant sur la fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour 2024.

* Il existe deux types de redevances pour le transport et la distribution de l'énergie de traction (RCTE). La RCTE-A vise à recouvrer les charges induites par les pertes des systèmes électriques depuis les sous-stations jusqu'au pont de captage des trains, tandis que la RCTE-B a vocation à recouvrer principalement les charges propres à l'acheminement de l'énergie (transport et distribution de l'électricité par les réseaux électriques jusqu'aux sous-stations du réseau ferroviaire).

focus

Le rôle-clé du régulateur face à la hausse des prix de l'énergie

Dans un contexte marqué par une hausse généralisée des prix de fourniture en électricité en 2023, les tarifs des redevances versées par les entreprises ferroviaires qui s'approvisionnent auprès de SNCF Réseau pour la traction électrique des trains ont subi une augmentation particulièrement importante. Après avoir doublé une première fois entre 2021 et 2022, ces tarifs ont quadruplé entre 2022 et 2023. De telles hausses menaçaient la pérennité de l'activité des entreprises ferroviaires concernées, pour lesquelles ces redevances ont pu représenter, en 2023, jusqu'à près de la moitié de leurs coûts d'exploitation.

Dans ces circonstances, l'ART a formulé un certain nombre de recommandations dans un courrier adressé au ministre chargé des transports le 9 mars 2023. En premier lieu, il apparaissait indispensable que SNCF Réseau, par la position particulière, centrale, qu'elle occupe dans l'écosystème, facilite les démarches des entreprises ferroviaires l'ayant choisi comme fournisseur d'électricité de traction pour 2023 afin de leur permettre de rechercher des conditions d'approvisionnement plus favorables auprès d'autres fournisseurs.



En second lieu, SNCF Réseau pourrait utilement assurer, vis-à-vis des entreprises ferroviaires qui le souhaitent, un rôle de fournisseur d'électricité de dernier ressort, leur permettant de rechercher des conditions d'approvisionnement les plus favorables, tout en ayant l'assurance de pouvoir s'approvisionner auprès du gestionnaire d'infrastructure à un tarif sécurisé d'avance.

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

Le document de référence des gares (DRG), qui comprend les tarifs des prestations fournies en gares et les conditions techniques et opérationnelles pour l'utilisation de celles-ci, publié par SNCF Gares & Connexions au titre de l'horaire de service 2023, s'inscrit dans le cadre d'une réforme pluriannuelle du modèle tarifaire des gares de voyageurs. L'objectif de cette réforme est de mettre en place un tarif binomial de l'accès aux gares voyageurs à partir de l'horaire de service 2025, et une tarification pluriannuelle pour l'horaire de service 2026.

Le DRG 2023 s'inscrit dans le cadre d'un programme de travail pluriannuel visant à réaliser une réforme en profondeur du modèle tarifaire des gares de voyageurs. SNCF Gares & Connexions s'est formellement engagée auprès de l'ART à revoir entièrement son modèle tarifaire d'ici 2025, afin de construire des tarifs plus représentatifs de la nature et du niveau des services rendus, d'améliorer la lisibilité et la prévisibilité des facturations des transporteurs et de renforcer les mécanismes d'incitation à la qualité de service, au profit de toutes les entreprises ferroviaires utilisatrices des gares. Dans la continuité des évolutions méthodologiques significatives réalisées à l'occasion du DRG 2022, le DRG 2023 organise une période de transition avant la pluri-annualisation de la tarification.

Le DRG 2023 soumis par SNCF Gares & Connexions comporte une forte hausse du revenu autorisé, conduisant à la proposition de la mise en place d'un bouclier tarifaire exceptionnel pour la « prestation de base unifiée⁶ », validé par l'ART⁷. L'augmentation de près de 15 % du revenu autorisé s'explique par l'inflation élevée et la prise en compte d'actifs et de frais de structure précédemment exclus de la tarification.

Le principe de ce bouclier tarifaire consiste à limiter la hausse des factures par client à 10 %, hors effet volume.

Le bouclier tarifaire a été spécifiquement conçu pour atténuer les hausses des redevances pour les entreprises ferroviaires, dans un contexte de forte inflation pour l'année 2023, et éviter la baisse des circulations. L'ART a aussi constaté dans son avis que le mécanisme de bouclier tarifaire proposé par SNCF Gares & Connexions protégeait davantage les transporteurs qui étaient les plus touchés par les hausses de coûts. Ces derniers peuvent donc maintenir leur plan de transport, sans que cela génère d'effet d'aubaine pour les entreprises ferroviaires les moins affectées par ces hausses.

6. Cette prestation « comprend notamment l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public jusqu'au train (donc la gestion courante et la maintenance desdites installations), ainsi que les services d'accueil, d'information et d'orientation des passagers ».

7. Avis n° 2023-036 du 27 juillet 2023 relatif aux redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2023.

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

En 2023, l'ART a poursuivi son action en faveur de l'amélioration des conditions tarifaires d'accès aux installations de service et aux prestations qui y sont proposées, ainsi qu'aux prestations de sûreté offertes par SNCF SA, société mère du groupe SNCF.

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

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

- s'agissant des tarifs d'accès aux voies de service exploitées par SNCF Réseau pour le stationnement ou le triage des trains de marchandises, l'ART a validé le projet tarifaire rectifié présenté par SNCF Réseau après un premier avis défavorable. L'ART n'a pas validé la proposition initiale de tarification pour les horaires de service 2024 à 2026 en raison d'un risque de surévaluation des tarifs résultant de lacunes du modèle tarifaire⁸. À la fin du mois de mai 2023, SNCF Réseau a soumis à l'ART une nouvelle proposition au travers de laquelle elle renonce notamment à adopter une tarification pluriannuelle.

Au regard du caractère uniquement annuel de cette nouvelle proposition et des engagements pris par SNCF Réseau au travers de l'adoption d'un programme de travail dédié aux installations de service, l'ART ne s'est pas opposée à ce nouveau projet tarifaire⁹. L'ART considère notamment que la priorité pour SNCF Réseau dans les prochains horaires de service est la définition d'indicateurs permettant de mesurer objectivement la qualité et la performance du service fourni ;

- s'agissant des tarifs d'accès aux installations d'entretien des matériels roulants de SNCF Voyageurs et de Fret SNCF, l'ART a validé les tarifs proposés pour les horaires de service 2024 et 2025, qui tiennent compte de gains de productivité venant contrebalancer les effets anticipés de l'inflation¹⁰;

- s'agissant des prestations de sûreté, l'ART n'a pas validé la refonte de la structure tarifaire proposée par SNCF SA dans la mesure où l'introduction d'une tarification binomiale, telle qu'elle était envisagée, était susceptible de créer une barrière à l'entrée pour les entreprises ferroviaires alternatives ou les nouveaux entrants. Ainsi, la première saisine par SNCF SA des tarifs au titre de l'année 2023 a fait l'objet d'un avis défavorable de l'ART¹¹. Dans le cadre d'une nouvelle saisine, SNCF SA est revenue à son modèle historique de structure tarifaire, qui a alors été validé par l'ART¹². Dans ce second avis, l'ART a néanmoins demandé la poursuite du travail entrepris sur l'ensemble des volets précédemment indiqués (maîtrise de ses coûts, structure tarifaire, etc.) afin d'aboutir à une tarification efficace, permettant ainsi d'envoyer les bons signaux économiques aux différents acteurs de la sûreté.

8. Avis n° 2023-016 du 7 mars 2023 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour les horaires de service 2024 à 2026.

9. Avis n° 2023-038 du 27 juillet 2023 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour les horaires de service 2024 à 2026.

10. Avis n° 2023-063 du 21 décembre 2023 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2024 et 2025.

11. Avis n° 2023-037 du 27 juillet 2023 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2023.

12. Avis n° 2023-055 du 21 novembre 2023 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2023.



**Favoriser le développement
du mode ferroviaire
et participer à
la transition écologique**

Améliorer les conditions opérationnelles d'accès aux infrastructures ferroviaires

L'ART a formulé en 2023 un certain nombre de recommandations pour améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service gérés par SNCF Réseau. D'autres recommandations ont visé spécifiquement le développement du fret ferroviaire, secteur clé pour la décarbonation des transports.

Des recommandations formulées et une décision de sanction rendue dans l'objectif d'améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau et aux installations de service gérés par SNCF Réseau

Dans son avis motivé n° 2023-010 du 9 février 2023 sur le DRR 2024, l'ART a formulé seize recommandations visant à améliorer la performance de l'accès au réseau et aux installations de service. Ces recommandations peuvent être résumées en quatre messages principaux :



- 1 L'ART recommande de permettre aux entreprises ferroviaires de résilier leur engagement d'achat de l'électricité de traction auprès de SNCF Réseau, sans délai et dans des conditions raisonnables et facilitées afin de faire face au quadruplement des tarifs de cette prestation ;
- 2 SNCF Réseau doit veiller à ce que les entreprises ferroviaires disposent de conditions d'accès à l'infrastructure et aux installations de service équitables et non discriminatoires ;
- 3 Alors que SNCF Réseau s'est engagée dans plusieurs projets de transformation et de modernisation de ses processus industriels, très bienvenus, l'ART estime que ces projets devraient faire l'objet de concertations plus approfondies avec le secteur et d'un suivi attentif pour s'assurer de leur mise en œuvre concrète ;
- 4 Pour améliorer la prise en compte et le suivi de ses recommandations, l'ART demande à SNCF Réseau de s'engager sur un programme de travail porté au plus haut niveau de l'entreprise, structuré autour d'actions opérationnelles, de livrables précis et de délais de mise en œuvre clairs et engageants.

En outre, la commission des sanctions de l'ART¹³ a décidé de prononcer à l'encontre de SNCF Réseau une amende de deux millions d'euros en raison des manquements relatifs aux conditions opérationnelles d'accès à l'infrastructure ferroviaire. Cette sanction fait suite aux plaintes reçues de la part de plusieurs entreprises ferroviaires. La commission des sanctions de l'ART s'est, en particulier, attachée à déterminer si SNCF Réseau respectait son obligation d'information systématique, précise et intelligible des candidats en cas de refus d'attribution des sillons-jours demandés. La sanction pécuniaire a alors été décidée en ce que le « *manquement de la société SNCF Réseau [...] perturbe l'utilisation effective et optimale du réseau, notamment en tant qu'elle constitue un frein à l'accès des candidats à l'infrastructure ferroviaire et peut représenter une entrave à la concurrence sur ce réseau* ».

À la suite de cette décision, SNCF Réseau a corrigé les informations communiquées relatives aux refus de sillons-jours, contribuant ainsi à une meilleure transparence du gestionnaire d'infrastructure vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Les opérateurs doivent en particulier être tenus informés de manière systématique, précise et intelligible des motifs de refus. SNCF Réseau n'a pas fait appel de la décision.

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

01

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

Le fret ferroviaire est au cœur des missions de l'ART et son développement est un levier essentiel pour la transition écologique. À ce titre, l'ART a formulé, à travers ses avis et expressions publiques, des recommandations spécifiques pour le fret ferroviaire. Son développement est la condition d'un report modal depuis le transport routier de marchandises vers le rail, moins consommateur d'énergie et moins émetteur de gaz à effet de serre.

Lors de son audition du 5 octobre 2023 par la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur la « libéralisation du fret ferroviaire et ses conséquences pour l'avenir », l'ART a souligné la nécessité d'efforts supplémentaires de la part de SNCF Réseau en matière de qualité de service afin d'améliorer la compétitivité du fret. En effet, bien plus que le coût des péages, dont l'État prend en charge une part significative, le fret ferroviaire souffre d'un déficit de qualité de service, étant donné que les modalités de gestion de l'infrastructure tendent à privilégier les services de transport de voyageurs au détriment des circulations fret.



À ce titre, l'ART a formulé plusieurs demandes et recommandations pour inciter le gestionnaire d'infrastructure à la performance et à l'amélioration de la qualité de service. L'ART considère notamment que trois axes de travail sont prioritaires pour SNCF Réseau :

01 s'agissant de l'allocation des capacités, la moitié des sillons-fret est tracée dans la capacité résiduelle, c'est-à-dire une fois que tous les autres sillons sont en place, contre moins d'un tiers pour les sillons-voyageurs qui bénéficient d'une planification plus anticipée. En ce sens, afin de rendre plus agile l'allocation des capacités pour le fret, l'ART a proposé qu'une partie de ces capacités soit réservée pour une allocation tardive aux services de fret ;

02 concernant les travaux sur le réseau, les circulations fret sont particulièrement pénalisées par les opérations réalisées de nuit. Dans le cadre de son avis motivé sur le DRR 2024¹⁴, l'ART a réalisé le suivi des injonctions de sa décision n° 2022-059¹⁵ et s'est assurée que SNCF Réseau s'engageait dans des actions de long terme pour maîtriser et limiter l'impact des travaux sur ses clients fret ;



03 pour ce qui concerne l'exploitation ferroviaire, les trains de fret souffrent d'un manque chronique de ponctualité et arrivent en retard deux fois plus souvent que les trains de voyageurs. Ainsi, l'amélioration de la ponctualité représente un enjeu majeur pour améliorer la compétitivité du fret et notamment du transport combiné, qui repose sur une bonne articulation entre un parcours routier et un parcours ferroviaire. SNCF Réseau a engagé des actions pour améliorer la régularité des trains de fret à travers l'expérimentation du projet *Performance exploitation régularité ligne (PERL)*, débuté en octobre 2021. En complément de cet engagement, l'ART a recommandé à SNCF Réseau, dans son avis motivé sur le DRR 2024, d'étendre cette expérimentation à l'ensemble des trains de fret long parcours, notamment aux services de transport combiné.

14. Avis n° 2023-010 du 9 février 2023 relatif au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024.

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

Poursuivre la levée des freins et des barrières à l'entrée sur le marché et favoriser l'arrivée de nouveaux entrants

Afin de poursuivre la levée des freins et barrières à l'entrée sur le marché de services de transport ferroviaire, l'ART a publié en 2023 une étude sur les accords-cadres ainsi que deux avis portant sur la mise en place de tarifications négociées entre le gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.



Favoriser l'accès des nouveaux entrants à l'infrastructure ferroviaire par la publication d'une étude sur les accords-cadres à la suite d'une consultation du marché

Dans le contexte d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, les accords-cadres de capacité conclus entre le gestionnaire d'infrastructure et un candidat constituent un dispositif incontournable pour favoriser l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché français. Ce dispositif contractuel, qui permet un engagement réciproque sur la commande et la fourniture de sillons, participe à renforcer la prévisibilité de la procédure d'allocation des capacités. Il contribue ainsi à la bonne organisation du développement du mode ferroviaire, au bénéfice de la décarbonation du secteur des transports.

Après avoir constaté que divers pays européens avaient, avec succès, fondé leur ouverture à la concurrence du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs sur ce dispositif, l'ART a tiré trois enseignements principaux de la consultation publique qu'elle a organisée auprès des acteurs du secteur :

01 dans leur grande majorité, les acteurs du système ferroviaire se montrent favorables à un recours accru à des accords-cadres de capacité. Ils estiment qu'ils peuvent contribuer à favoriser l'arrivée de nouveaux opérateurs sur le marché et optimiser l'utilisation de l'infrastructure ;

02 les modalités de mise en œuvre et caractéristiques de ces accords-cadres devraient rechercher un équilibre entre engagement et flexibilité, notamment en reposant sur (i) une durée comprise entre 5 et 10 ans, voire pouvant aller jusqu'à 15 ans dans des cas très particuliers, (ii) un plafonnement de la capacité sur le réseau pouvant faire l'objet d'un accord-cadre et (iii) l'instauration d'un dispositif incitatif réciproque au respect des engagements pris dans l'accord-cadre ;

03 l'intervention de l'ART est jugée souhaitable pour veiller au bon fonctionnement du marché et, en particulier, à l'usage adéquat de cet outil dans un contexte concurrentiel.

À partir de ces enseignements, et dans le cadre de sa mission de concourir au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, l'ART a publié un rapport en novembre 2023¹⁶ afin de formuler deux recommandations à SNCF Réseau :

- s'engager résolument dans le développement du dispositif d'accords-cadres ;
- assurer la bonne transparence de cet outil, en présentant un calendrier précisant les demandes d'accords-cadres reçues et en veillant à ce qu'à chaque demande, l'ensemble des acteurs soient informés et consultés.

Ces recommandations devraient être prises en compte dans le cadre du DRR 2025.

La tarification négociée, un outil au service de l'arrivée d'opérateurs alternatifs sur le marché français

Le droit national prévoit un mécanisme permettant à un candidat de négocier le niveau des redevances avec le gestionnaire de l'infrastructure, sous le contrôle du régulateur. L'ART doit ainsi vérifier que les tarifs négociés : (i) ne sont pas susceptibles d'entraver l'accès au réseau ferroviaire ou le développement de la concurrence ; (ii) ne vont pas à l'encontre du principe selon lequel l'accès au réseau ferré national doit être accordé de manière équitable et non discriminatoire ; et (iii) sont en cohérence avec les contraintes économiques, financières, juridiques et techniques du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

En 2023, l'ART a instruit et approuvé deux propositions de tarification négociée :

- les réductions tarifaires négociées entre Trenitalia France et SNCF Réseau pour la troisième année d'exploitation des nouveaux services à grande vitesse entre Paris, Lyon et Milan¹⁷ ;
- les réductions tarifaires négociées entre Renfe Viajeros et SNCF Réseau pour les deux premières années d'exploitation de nouvelles liaisons Marseille-Madrid et Lyon-Barcelone¹⁸.

¹⁶ Rapport : Les accords-cadres pour le système ferroviaire français, novembre 2023.

¹⁷ Avis n° 2023-064 du 21 décembre 2023 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour les services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon pour la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024 inclus.

¹⁸ Avis n° 2023-056 du 30 novembre 2023 relatif à la redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros pour accompagner le lancement des services de transport de voyageurs entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone.

Garantir une équité de traitement entre Eurostar et les nouveaux entrants qui circulent dans le tunnel sous la Manche



Dans leur avis sur le document de référence pour l'utilisation du lien fixe transmanche¹⁹, l'ART et son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road (ORR)*, ont examiné dans quelle mesure l'offre d'Eurotunnel pour 2024 est suffisamment transparente, et permet d'assurer aux entreprises ferroviaires, notamment aux nouveaux entrants, un accès au réseau dans des conditions équitables et non discriminatoires, tant sur le volet tarifaire que non tarifaire.

Sur les aspects tarifaires, Eurotunnel a engagé une démarche de transparence à travers la publication d'une nouvelle annexe présentant son analyse du recouvrement des coûts à long terme attribuables aux services ferroviaires de transport de voyageurs. Les régulateurs ont souligné que la détermination d'une opinion documentée et indépendante de leur part appellerait des travaux complémentaires sur le modèle de tarification et, plus particulièrement, sur un certain nombre d'hypothèses ou de paramètres structurants.

Concernant la partie non tarifaire, les deux régulateurs ont relevé que l'offre présentée par Eurotunnel pour l'horaire de service 2024 n'a pas substantiellement évolué par rapport à 2023 et ont souligné les engagements pris par l'opérateur concernant, d'une part, la publication du nombre de sillons modifiés ou annulés de son propre fait en vue d'informer le marché sur la résilience des sillons commandés et, d'autre part, la mise à jour du système d'amélioration de la performance.



19. Avis n° 2023-007 du 7 février 2023 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2024.

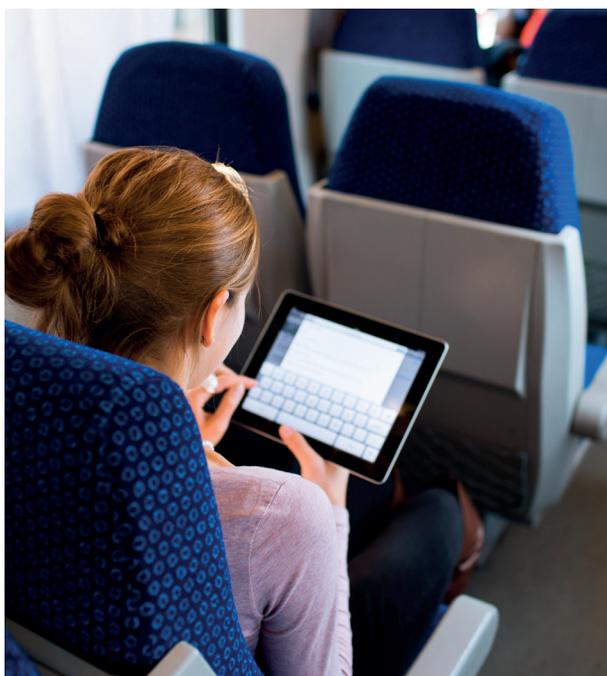
Promouvoir une gestion et une utilisation optimales des infrastructures essentielles du système ferroviaire dans un contexte d'ouverture à la concurrence

En 2023, deux leviers spécifiques ont été mobilisés par l'ART pour inciter l'ensemble des acteurs à une gestion et une utilisation plus optimales du réseau ferroviaire. En premier lieu, le dispositif incitatif réciproque a été homologué et a participé à optimiser l'utilisation des capacités ferroviaires. En deuxième lieu, dans son avis sur l'actualisation du contrat de performance, l'ART a formulé des points de vigilance et des recommandations visant à assurer, sur le court et moyen terme, le bon fonctionnement du système ferroviaire.

L'optimisation de l'utilisation de l'infrastructure et des capacités ferroviaires, grâce à la révision du dispositif incitatif réciproque entre les entreprises ferroviaires et SNCF Réseau

Créé en 2014, le dispositif d'incitations réciproque a été révisé par l'ART dans le cadre de deux décisions adoptées au mois de décembre 2022²⁰. Homologué par le ministre chargé des transports en mai 2023, ce dispositif révisé contribue plus efficacement à la stabilité des capacités ferroviaires attribuées et garantit une meilleure visibilité des candidats sur leurs plans de transport, ainsi qu'un traitement plus équitable, en faveur d'une utilisation efficace et performante du réseau.

Ce dispositif repose sur un mécanisme de pénalités en cas de suppression ou de modification des capacités attribuées sur l'infrastructure. Le montant des pénalités est variable avec le temps et est d'autant plus limité que la modification ou la suppression est anticipée par rapport au jour de circulation. Par ailleurs, la pénalité déclenchée par une suppression est plus importante que celle résultant d'une modification de sillon.



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

Les recommandations de l'Autorité de la concurrence en faveur du développement de la concurrence des SLO et des services conventionnés

L'Autorité de la concurrence (ADLC) a saisi l'ART, le 19 décembre 2022, d'une demande d'avis consistant notamment à dresser un bilan de la mise en œuvre des recommandations qu'elle a formulées dans huit avis relatifs aux transports terrestres de voyageurs²¹. Concernant spécifiquement le secteur ferroviaire, les recommandations de l'ADLC concernaient principalement (i) l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure et du gestionnaire des gares vis-à-vis des autres entités du groupe public ferroviaire, (ii) l'instauration d'un cadre de régulation efficace, (iii) la mise en place d'une concurrence « sur le marché » et (iv) celle d'une concurrence « pour le marché » effectives. Dans ce cadre, l'ART s'est attachée à identifier les

éventuelles difficultés résiduelles et, le cas échéant, à proposer la mise à jour des recommandations pour le secteur.

En outre, la saisine de l'ADLC visait à identifier les enjeux concurrentiels actuels dans les secteurs d'intervention de l'ART. À ce titre, l'ART a rappelé que le développement d'une concurrence effective implique un renforcement des garanties d'indépendance des gestionnaires d'infrastructures essentielles et la levée de barrières à l'entrée. Par exemple, les conditions d'accès au matériel roulant constituent l'un des enjeux majeurs de l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs.



21. Avis n° 2023-017 du 16 mars 2023 relatif à la saisine pour avis de l'Autorité de la concurrence sur le secteur des transports terrestres de personnes.

La parole à...

Benoît Cœuré

PRÉSIDENT DE L'ADLC



Quels sont, selon vous, les grands enjeux de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire ?

L'Autorité de la concurrence (ADLC) a rendu, en novembre 2023, un avis qui étudie le fonctionnement concurrentiel des transports terrestres de personnes.

L'ADLC y dresse le bilan de la mise en œuvre de ses recommandations antérieures concernant le transport ferroviaire, et revisite son analyse de ces enjeux.

Les services librement organisés de transport ferroviaire se caractérisent par une concurrence « sur le marché » déjà effective depuis décembre 2021. L'enjeu majeur tient aujourd'hui à l'évolution du rôle du gestionnaire d'infrastructure, condition d'une intensité concurrentielle accrue sur ce marché, d'où pourra découler un effet positif sur le niveau des prix, de la qualité et de la diversité des services aux voyageurs.

Pour les opérateurs conventionnés, en concurrence « pour le marché », l'ouverture à la concurrence débute à peine, et diffère selon les territoires. Le principal défi consiste à ce que les régions s'approprient les bénéfices de la compétition entre opérateurs en adoptant un certain nombre de bonnes pratiques lors de leurs appels d'offre.

Quels sont les facteurs clés de succès de cette ouverture à la concurrence ?

L'enjeu collectif est de dépasser une approche malthusienne centrée sur l'opérateur historique et de mettre à profit l'ouverture à la concurrence pour développer l'offre de transport ferroviaire, et contribuer ainsi à une plus grande satisfaction des usagers et au respect des objectifs de transition climatique de la France.

Sur le marché dit librement organisé, renforcer l'indépendance de SNCF Réseau à l'égard des autres activités du groupe SNCF favoriserait le succès de l'ouverture à la concurrence. Outre la mauvaise qualité de l'infrastructure, de nombreuses barrières à l'entrée persistent telles que l'accès au matériel roulant et aux équipements de signalisation embarqués.

Sur les marchés conventionnés, la lourdeur actuelle des procédures de mise en concurrence constitue un frein supplémentaire. Les autorités organisatrices ont un rôle décisif à jouer pour dynamiser la concurrence et mettre une pluralité d'opérateurs en mesure de déposer des propositions solides en réponse à leurs appels d'offres.

Quelles sont les perspectives de collaboration à venir entre l'ART et l'ADLC ?

L'ADLC a souligné, dans son avis, le rôle que l'ART est invitée à jouer pour une concurrence plus soutenue dans le ferroviaire. Elle appelle expressément à lui garantir les moyens d'assurer sa mission de principal animateur de la concurrence dans le ferroviaire.

Nos deux autorités entretiennent d'ores et déjà d'étroites relations de coopération. Ainsi, c'est en collaboration avec l'ART que sera assuré le suivi des recommandations de notre avis de novembre 2023, et à sa demande que nous donnerons cette année notre avis sur la séparation comptable de SNCF Voyageurs.

Plus largement, comme annoncé par sa feuille de route 2024-2025, le secteur des transports demeure l'une des priorités d'intervention de l'ADLC, venant au soutien de son engagement en faveur de la transition environnementale.

“ Nos deux autorités entretiennent d'ores et déjà d'étroites relations de coopération. ”

Contribuer à des infrastructures de qualité

Favoriser l'émergence d'une vision cible pour l'avenir du réseau français

En 2023, l'ART a constaté que le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 se focalisait sur le retour à l'équilibre financier de court terme du gestionnaire d'infrastructure, sans définir de véritable vision cible pour le réseau à l'horizon 2030, ni ébaucher de mécanismes incitatifs à une exploitation performante. Pour éclairer le débat public, l'ART a conduit des travaux de prospective permettant d'illustrer les conséquences de différents scénarios de financement dont celui correspondant à la trajectoire du contrat de performance actualisé.

La formulation de recommandations en vue de l'actualisation du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau

À la suite de l'annonce par le Gouvernement, début 2024, d'une actualisation du contrat de performance, l'ART a été invitée par le ministre chargé des transports à émettre toute recommandation qu'elle juge utile quant à son contenu. Cette annonce est intervenue dans le contexte de « la nouvelle donne ferroviaire » annoncée en février 2023 par la Première ministre et pourrait conduire à une augmentation de 50 % de l'effort de renouvellement et de modernisation des infrastructures ferroviaires d'ici 2027, ce qui représenterait 1,5 milliard d'euros supplémentaires par an.

Les recommandations formulées par l'ART²² s'inscrivent dans la continuité des positions déjà exprimées, notamment dans l'avis du 8 février 2022 sur le projet de contrat de performance 2021-2030²³, ainsi que dans ses avis annuels relatifs aux projets de budget de SNCF Réseau.

L'ART s'est efforcée de distinguer deux horizons de temps pour la formulation de ses recommandations :

- d'une part, à court terme, la prochaine actualisation doit être l'occasion de renforcer le contrat de performance afin d'améliorer la lisibilité et le niveau de détail des trajectoires financières, ainsi que le suivi de la productivité réelle du gestionnaire d'infrastructure, au-delà de la simple mise à jour des trajectoires financières ;
- d'autre part, à moyen terme, l'ART a invité l'État et SNCF Réseau à faire du contrat de performance l'outil privilégié de la régulation économique du gestionnaire d'infrastructure, en élaborant une visionnable industrielle détaillée du réseau, adossée à une programmation pluriannuelle des investissements et à des mécanismes réellement incitatifs à la performance et à la qualité de service.



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

L'examen, par l'ART²⁴, du projet de budget 2024 de SNCF Réseau a fait ressortir que, pour le troisième exercice consécutif, SNCF Réseau ne respectera pas la trajectoire de marge opérationnelle prévue par le contrat de performance pour la période 2021-2030. Cette situation interroge sur (i) la matérialité des améliorations de performance de SNCF Réseau, (ii) la disponibilité, à moyen et long termes, des ressources nécessaires à la régénération et à la modernisation du réseau existant, (iii) les conditions d'indépendance réelle de SNCF Réseau à l'égard du groupe SNCF, notamment SNCF Voyageurs, et (iv) les incitations données à l'opérateur historique pour pratiquer des niveaux de prix élevés sur le marché aval des services ferroviaires, au détriment des usagers finaux.

Dans ces conditions, l'ART a formulé un certain nombre de recommandations ayant pour objet d'initier un suivi plus fin des réalisations industrielles du gestionnaire d'infrastructure. En outre, d'autres recommandations ont pour objectif d'amorcer une amélioration significative de la marge opérationnelle permettant ainsi d'infléchir l'écart aux trajectoires du contrat.

Par ailleurs, afin de disposer d'une meilleure connaissance des coûts du gestionnaire d'infrastructure, l'ART a engagé, avec l'appui d'un cabinet de conseil spécialisé, la construction d'un outil de modélisation technico-économique des coûts du réseau. Cet outil a été conçu, en concertation avec SNCF Réseau, sur la base du prototype antérieurement réalisé par les services de l'ART, et repose sur une approche ascendante (*bottom-up*) de reconstruction des coûts.

22. Décision n° 2024-002 du 18 janvier 2024 relative aux recommandations formulées par l'Autorité dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

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

24. Avis n° 2023-057 du 30 novembre 2023 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2024.

L'étude des effets des trajectoires du financement sur la consistance du réseau à l'horizon 2040

Afin d'éclairer le débat public, l'ART a publié un rapport²⁵ dans lequel elle explore l'avenir du réseau ferroviaire en fonction de deux scénarios d'investissement. Le premier scénario, dit « tendanciel », correspond à une trajectoire des dépenses d'investissement telle que prévue par l'actuel contrat de performance (prolongée au-delà de 2030, date d'échéance du contrat de performance), à savoir 136 Md€ (2021) pour la période 2022-2042, dont un peu plus du tiers pour le renouvellement et la modernisation. Le second scénario, dit « transition écologique », correspond à une augmentation significative des investissements dans le réseau ferroviaire pour atteindre 204 Md€ (2021) sur la période 2022-2042, dont près de la moitié pour le renouvellement et la modernisation.

Les deux scénarios entraînent des conséquences très contrastées en termes de trafics et de coûts d'exploitation du réseau.

- **S'agissant des trafics, le scénario « transition écologique » permet d'accompagner l'essor du mode ferroviaire**, avec une augmentation de 36 % des trains.km d'ici 2042 (compatible avec l'objectif de doublement de la part modale du fret et des circulations voyageurs), pour l'essentiel grâce au renouvellement et à la modernisation du réseau existant. Cette dernière explique, à elle seule, les deux tiers de cette croissance du trafic.

- **À l'inverse, le scénario « tendanciel » conduirait à un vieillissement et à une baisse de performance du réseau et, partant, à des pertes de trafics**, incompatibles avec les ambitions de développement du mode ferroviaire pour accompagner les objectifs de décarbonation des transports, et ce quelles que soient les priorités d'investissements sur le réseau (concentration sur les lignes les plus circulées du réseau structurant ou répartition plus homogène sur l'ensemble du réseau existant).



- **S'agissant des coûts d'exploitation du réseau, seul le scénario « transition écologique » permet de conserver, au-delà de 2030, les gains de productivité prévus par l'actuel contrat de performance.** Ainsi, il permet de diminuer significativement et durablement les coûts d'exploitation par train.km durant la période, pour atteindre une baisse de près de 40 % à horizon vingt ans. À l'inverse, le scénario « tendanciel » conduit à une stagnation des coûts d'exploitation par train.km.

Quelle que soit la trajectoire retenue, la possibilité d'un autofinancement des investissements sur le réseau apparaît hors de portée. Les redevances d'infrastructure ne pourront couvrir qu'une partie des dépenses d'investissement et d'exploitation, de l'ordre de 50 % à 60 % selon les scénarios considérés et les hypothèses d'inflation. Il en résulte un besoin de financement très significatif du réseau, quel que soit le scénario envisagé : de l'ordre de 7 Md€/an (euros courants) en moyenne dans le scénario « tendanciel » et de 10 Md€/an (euros courants) en moyenne dans le scénario « transition écologique ».

Dès lors, l'ART estime indispensable :

- **de donner la priorité aux dépenses d'investissement consacrées au renouvellement et à la modernisation du réseau existant**, eu égard à leur effet sur les coûts d'exploitation et les trafics ;

- **de renforcer le pilotage des investissements du gestionnaire d'infrastructure, en prévoyant notamment leur planification détaillée et publique à un horizon de temps adapté.** L'objectif est de créer les conditions permettant d'assurer à l'ensemble des financeurs du réseau (usagers, État et collectivités locales) que le gestionnaire d'infrastructure mobilise les ressources disponibles de la manière la plus efficace possible.

25. Rapport : Scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042), juillet 2023.

Agir pour des gares et une intermodalité de qualité

Dans le cadre de ses avis, l'ART a mis en œuvre une régulation de plus en plus incitative à l'amélioration de la qualité des services rendus dans les gares de voyageurs et au renforcement de leur dimension intermodale.

Parmi les axes prioritaires du contrat conclu entre l'État et SNCF Gares & Connexions pour la période 2021-2026 figure l'intermodalité, c'est-à-dire l'instauration des gares de voyageurs comme interface performante entre différents modes de transport collectifs et individuels. En 2022, l'ART avait relevé²⁶ un manque important d'ambition de l'État et SNCF Gares & Connexions dans ce contrat, qui aurait dû comprendre des objectifs clairs et les moyens appropriés afin de permettre aux gares de voyageurs d'assurer un accès « sans couture » à toutes les formes de déplacement, en réponse aux nouveaux enjeux de transformation des mobilités, dans un contexte de lutte contre le changement climatique.

En 2023, l'ART est revenue sur la qualité des services proposés en gare dans le cadre de son avis sur le document de référence des gares de voyageurs²⁷. Établi chaque année par SNCF Gares & Connexions, à destination des usagers et des entreprises exploitantes, ce document précise notamment la tarification applicable et les engagements de qualité de service. À la suite des demandes formulées par l'ART dans ses précédents avis, le gestionnaire des gares a fait évoluer le dispositif de suivi de la qualité de service sans toutefois répondre pleinement aux attentes de

l'ART, en raison d'indicateurs peu pertinents et d'objectifs insuffisamment ambitieux. L'ART a appelé SNCF Gares & Connexions à revoir ce dispositif, en associant davantage les entreprises ferroviaires afin qu'il corresponde au mieux à leurs préoccupations. SNCF Gares & Connexions s'est formellement engagé auprès de l'ART à réviser de manière globale son dispositif d'incitation à la qualité de service à l'occasion du DRG 2025.



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

27. Avis n° 2023-036 du 27 juillet 2023 relatif aux redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2023.

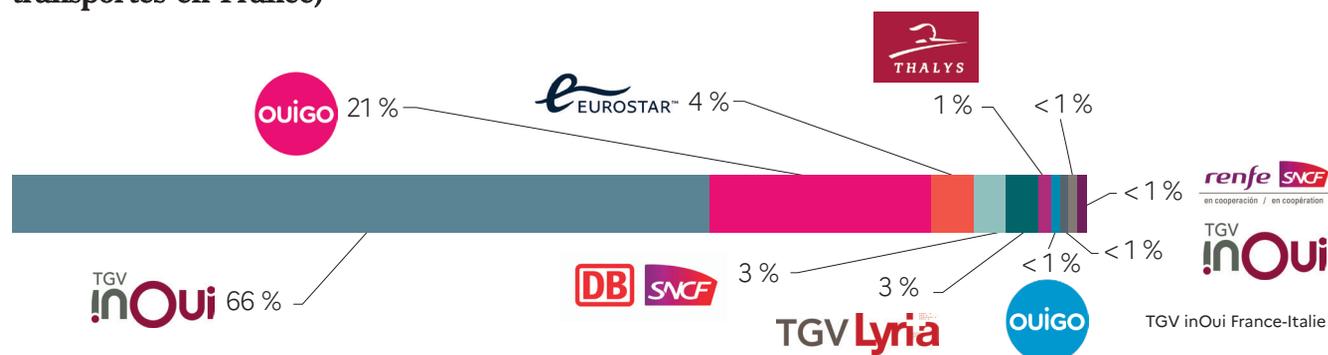
Observer et informer
sur le fonctionnement
des marchés ferroviaires

Bilan annuel du marché du transport ferroviaire

Le septième bilan annuel de l'ART sur le marché du transport ferroviaire dresse, pour l'année 2022, un état des lieux de la situation en France, notamment caractérisé par une diminution des prix du train apte à la grande vitesse (TAGV), un coût d'exploitation des TER le plus élevé parmi nos voisins européens ainsi qu'une baisse de la qualité de service.

Concernant les activités librement organisées, l'année 2022 a été marquée par les premiers effets de l'ouverture à la concurrence, avec une croissance du trafic et une baisse des prix. Si l'activité commerciale de voyageurs reste largement dominée, en France, par SNCF Voyageurs, l'ouverture à la concurrence a eu des effets déjà visibles sur le niveau d'offre ferroviaire des services commerciaux, avec plus de 10 % de circulations supplémentaires sur la desserte Paris-Lyon, une hausse de la fréquentation et des prix en baisse de plus de 10 % en 2022 entre Paris et Lyon. De même, en moyenne, les prix ont nettement baissé sur l'axe TAGV Sud-Est où s'exerce, depuis 2022, une concurrence entre l'opérateur historique SNCF Voyageurs, sa filiale Ouigo et l'opérateur italien Trenitalia.

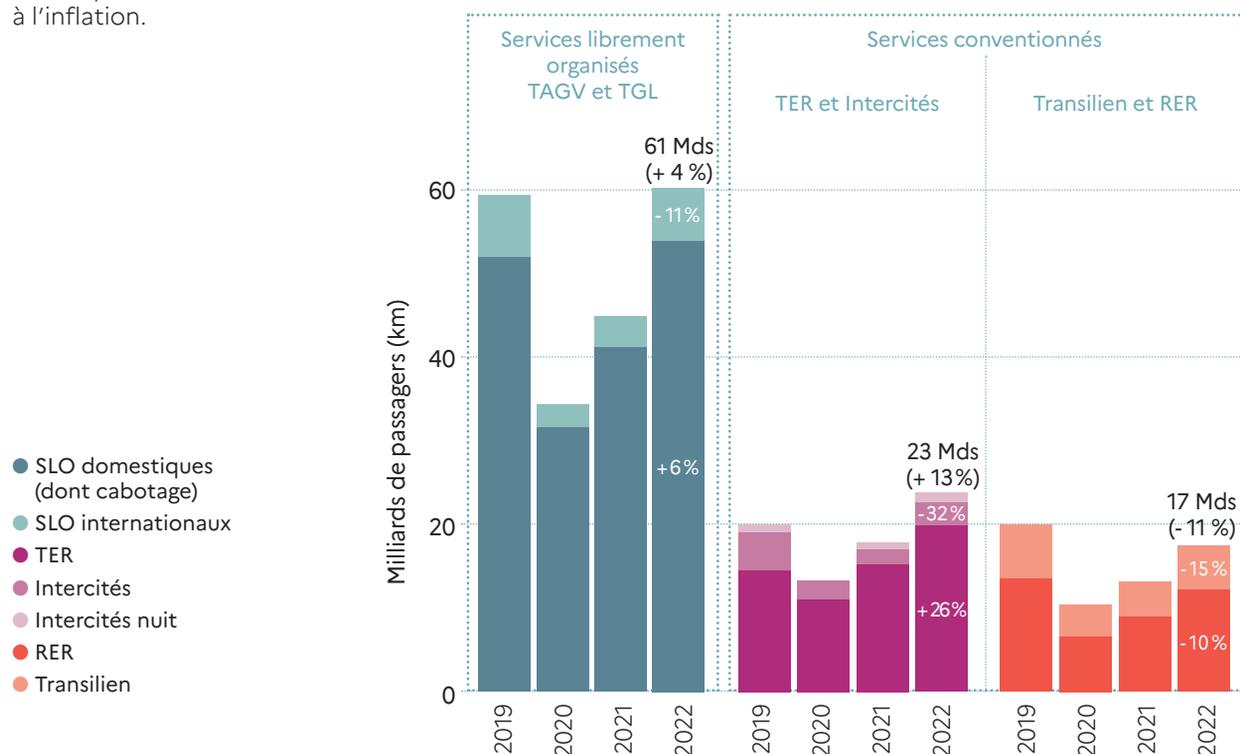
Fréquentation 2022 des services ferroviaires librement organisés en France (% du nombre de voyageurs.km transportés en France)



Source : ART d'après entreprises ferroviaires

Au global, en 2022, en dépit d'une fréquentation et de taux d'occupation records pour l'ensemble des TAGV en France, ces baisses de prix ont conduit à une évolution des revenus par train.km des opérateurs inférieure à l'inflation.

Le transport ferroviaire de voyageurs retrouve sa dynamique d'avant crise



Note : fréquentation ferroviaire de voyageurs (en milliards de passagers.km)

Source : ART d'après entreprises ferroviaires et RATP

Enfin, concernant la qualité de service, les dessertes à grande vitesse et les liaisons internationales ont enregistré les plus fortes augmentations de taux de passagers en retard en 2022. Si les causes de retard relèvent d'une responsabilité partagée entre entreprises ferroviaires et gestionnaires d'infrastructure (les retards dus à une défaillance liée aux trains et ceux liés aux défaillances de l'infrastructure représentent chacun respectivement 14 % des retards totaux tous services confondus), les services conventionnés TER sont marqués par des taux élevés d'annulations de dernière minute. Ces annulations, dont les causes relèvent de l'organisation de l'entreprise ferroviaire exploitant le service, ont particulièrement affecté la région Hauts-de-France en 2022.



La contribution aux travaux de l'IRG-Rail

L'IRG-Rail est un réseau qui rassemble, à l'échelle européenne, 31 régulateurs économiques du secteur ferroviaire, dont l'objectif est de renforcer les échanges, de partager des approches communes et d'assurer la cohérence des pratiques de régulation. En 2023, l'ART y a pris toute sa part.

Une pleine implication de l'ART

Participation aux assemblées plénières

En 2023, la présidence de l'IRG-Rail a été assurée par la *Bundesnetzagentur* (BNetzA), le régulateur allemand.

Représentée par Patrick Vieu, vice-président, l'ART a participé aux assemblées plénières les 23 et 24 mai puis les 28 et 29 novembre 2023 en Allemagne.

Ces réunions ont permis à l'assemblée plénière, l'instance décisionnelle du réseau de régulateurs européens, d'adopter des documents élaborés en commun et d'approuver le programme de travail pour l'année 2024.

En 2023, l'IRG-Rail a notamment produit et publié :

- le 11^e rapport annuel d'observation des marchés¹;

- s'agissant des installations de service, des lignes directrices relatives aux documents descriptifs des prestations, un état des lieux de la régulation dans les terminaux de marchandises ainsi qu'une mise à jour du rapport relatif au calcul des coûts et à la tarification²;
- la position commune des régulateurs sur l'initiative de la Commission européenne visant à mieux gérer et coordonner la capacité ferroviaire européenne et la gestion du trafic, puis des remarques générales sur la proposition de règlement de la Commission européenne sur l'utilisation des capacités ferroviaires dans l'espace ferroviaire unique européen³;
- un avis préliminaire sur le projet de lignes directrices de la Commission européenne sur la tarification de l'accès au réseau⁴.

Comité stratégique 2023

Le comité stratégique de l'IRG-Rail, qui fixe les orientations stratégiques du réseau de régulateurs, s'est réuni le 6 septembre 2023. L'ART y était représentée par son vice-président, Patrick Vieu. La réunion était consacrée notamment à l'élaboration du programme de travail pour l'année 2024 ainsi qu'aux modalités de contribution du réseau aux travaux de la Commission européenne.



Notes :

1. <https://irg-rail.eu/download/5/957/IRG-Rail-11thMMReport-Mainreport.pdf>
2. <https://irg-rail.eu/download/5/965/IRG-Rail20236GuidelinesSFD.pdf>
3. <https://irg-rail.eu/download/5/967/IRG-Rail20235PaperECinitiativecapacityreform.pdf>
4. <https://irg-rail.eu/download/5/973/IRG-Rail20238PreliminaryopinionECchargingGuidelines.pdf>

suite...

Les travaux de l'IRG-Rail sur les équipements de sécurité embarqués ont continué à être alimentés

Forte de l'expertise développée en 2022 pour la production du rapport sur les équipements de sécurité embarqués sur les lignes à grande vitesse en France (publié en juillet 2022), l'ART a assuré le pilotage de travaux de l'IRG-Rail sur les équipements de sécurité embarqués. Avec le concours des autres régulateurs, ces travaux ont abouti à la publication d'un rapport en mai 2024 qui vise à dresser, à l'échelle européenne, un état des lieux du déploiement du *European rail traffic management system* (ERTMS), système européen unifié de gestion du trafic ferroviaire, et à présenter les mesures mises en place par les régulateurs pour remédier aux problématiques impactant ce déploiement.



La contribution de l'IRG-Rail aux travaux de la Commission européenne

Projet de lignes directrices sur la tarification de l'accès au réseau

Dans le cadre de son plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière publié en 2021, la Commission européenne travaille sur un projet de lignes directrices pour la fixation de redevances d'accès aux prestations minimales. En 2023, elle a présenté des premières pistes de réflexion aux régulateurs, occasion pour les membres de l'IRG-Rail de faire valoir leur position commune préliminaire.

Le règlement européen sur les capacités ferroviaires

Dans le cadre de l'évaluation de la législation européenne encadrant les corridors de fret, la Commission européenne a publié en juillet 2023 une proposition de règlement européen sur l'utilisation des capacités ferroviaires visant, d'une part, au renforcement de l'harmonisation des règles d'allocation des sillons ferroviaires et, d'autre part, à l'évolution de la gouvernance de l'espace ferroviaire européen. Les membres de l'IRG-Rail ont suivi de manière active, tout au long de l'année 2023, l'évolution du texte et ont publié en mai puis en novembre deux documents exposant leur position commune et des remarques générales sur la proposition législative.

RÉGULER
LES TRANSPORTS PUBLICS
URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE





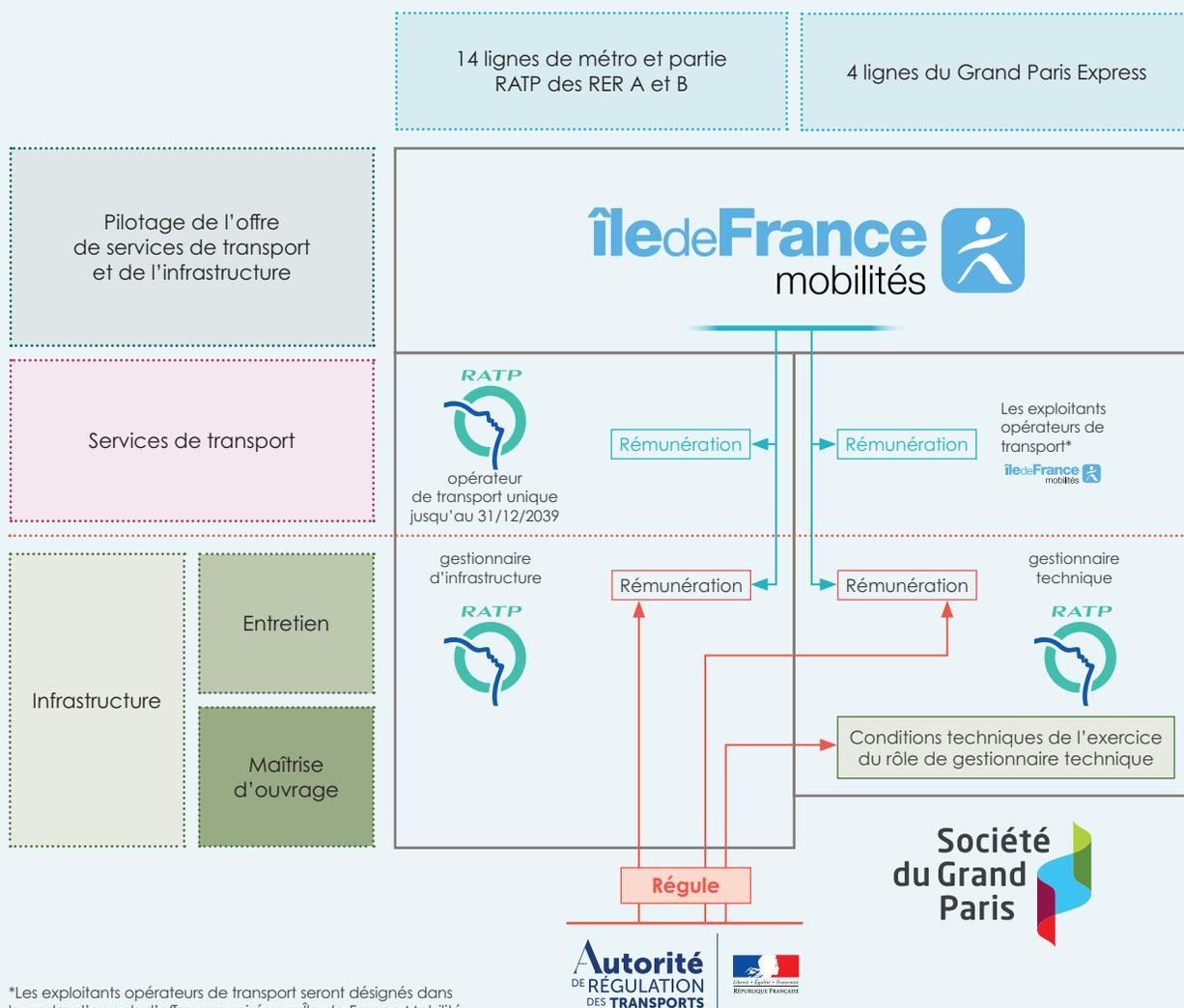
02

RÉGULER LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

PANORAMA

En charge de la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP sur le réseau historique du métro et du RER, de gestionnaire technique du réseau du Grand Paris Express, ainsi que des prestations de sûreté offertes par la RATP, l'ART a engagé ses premiers travaux en 2021 qu'elle a poursuivis en 2023, dans ce secteur dont la régulation est récente.

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



Chiffres clés 2023

.....

Le réseau des
14 lignes de métro :

Longueur du réseau :

225 km 

Nombre de stations :

304 

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

Longueur du réseau :

123 km 

Nombre de gares :

64 

Le futur réseau de transport
public du Grand Paris Express

Longueur du réseau :

200 km 

Nombre de stations :

68 

7



décisions et avis
rendus par l'ART
depuis 2021



L'ART assure la régulation des activités exercées par la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) en tant que gestionnaire d'infrastructure du réseau historique du métro et du RER et gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris.

Elle régule également les prestations de sûreté mises en œuvre par le service interne de sécurité de la RATP (en l'occurrence le groupe de protection et de sécurisation des réseaux, dit GPSR).

Son office de régulateur économique sectoriel s'exerce aujourd'hui essentiellement à l'interface entre la RATP et l'autorité organisatrice des transports, Île-de-France Mobilités, qui pilote l'organisation des services de transport et de la mise en concurrence à venir des services de transport. L'ART intervient ainsi principalement comme un tiers de confiance s'assurant du caractère équilibré du résultat final de la négociation entre les deux parties.

Dans ce cadre, l'année 2023 a été marquée, d'une part, par la montée en puissance de la régulation des activités de sûreté, dans une logique de maîtrise et d'optimisation des coûts et des tarifs et, d'autre part, par le dialogue constructif engagé avec la RATP quant à la régulation des activités relatives au Grand Paris Express afin de préparer la mise en concurrence des services de transport sur cette nouvelle infrastructure. À ce titre, l'ART veille à ce que les exploitants sur le réseau de transport public du Grand Paris bénéficient d'un traitement transparent, équitable et non-discriminatoire et, dans ce cadre, rend un avis motivé sur le document de référence de ce réseau.



Créer les conditions du développement de transports publics urbains en Île-de-France sûrs et à un prix maîtrisé

En 2023, grâce à l'action de l'ART, la RATP a mis en place un programme de travail qui permettra l'amélioration de l'offre relative aux prestations de sûreté, mobilisées essentiellement par Île-de-France Mobilités.

Le premier projet de tarification proposé par la RATP pour 2023 ne comprenait pas un programme de travail suffisamment précis et jalonné permettant d'intégrer de manière effective des mesures d'efficacité dans la tarification. Saisie une première fois par la RATP en septembre 2022 d'un projet de document de référence de tarification des prestations de sûreté (DRT) pour l'horaire de service 2023, l'ART a rendu un avis défavorable¹.

Dans le cadre d'un second projet de tarification, la RATP s'est engagée à faire évoluer son offre et à intégrer des mesures d'efficacité dans la construction de ses tarifs comme cela est prévu par la réglementation. La RATP a présenté, le 15 février 2023, un nouveau projet tarifaire assorti d'un programme de travail incorporant les travaux nécessaires pour répondre aux réserves et préconisations formulées par l'ART. Dans ce cadre, la RATP s'est notamment fixé un calendrier précis et engageant pour :

- intégrer des mesures d'efficacité sur le volet des coûts et de la qualité dans la construction des tarifs ;
- définir des indicateurs permettant d'évaluer sa performance ;
- analyser l'impact des leviers de performance.

Dans son avis n° 2023-018 du 13 avril 2023, l'ART a considéré que le nouveau programme de travail proposé présentait clairement les moyens d'actions nécessaires pour atteindre les objectifs de performance identifiés et que les indicateurs permettant de suivre et évaluer leur mise en œuvre étaient définis. Le calendrier de suivi adopté par la RATP comprend un jalonnement mensuel et trimestriel, ce qui garantit une meilleure prévisibilité, facilitera la mise en œuvre opérationnelle et constitue ainsi une marque d'engagement. Ainsi, les nouveaux éléments relatifs à l'intégration de mesures d'efficacité répondent aux demandes formulées par l'ART dans son précédent avis.

Toutefois, l'ART attend encore que la RATP tienne compte concrètement dans les tarifs de la référence aux coûts d'un opérateur efficace prévue par la réglementation. Les mesures envisagées par la RATP ne seront effectivement mises en œuvre, au mieux, qu'au cours du premier semestre 2024. La proposition tarifaire 2023 apparaît ainsi comme une offre de transition puisqu'elle n'intègre pas encore la notion d'opérateur efficace. En vue de l'établissement des tarifs pour 2024, la RATP doit intégrer un ensemble de paramètres traduisant la prise en compte de l'efficacité dans la détermination du niveau des tarifs. Cette référence aux coûts d'un opérateur efficace permettra notamment d'inscrire dans un cadre incitatif la mise en œuvre de plans pluriannuels de maîtrise des coûts de production des prestations de sûreté, au travers d'innovations technologiques ou d'optimisation de l'organisation.

1. Avis n° 2022-091 du 13 décembre 2022 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2023.

Contribuer au bon fonctionnement des transports publics urbains en Île-de-France, levier de la transition écologique

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

Le déploiement du Grand Paris Express

Dès 2024, le groupe RATP est susceptible d'exercer à la fois une activité légalement en monopole de gestion technique des infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, ainsi qu'une activité d'opérateur de transport, exposée à la concurrence, sur ce même réseau. Or, dans le cadre de l'exercice de ses missions de gestion technique des infrastructures, le groupe RATP est amené à recueillir de nombreuses informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique relatives aux opérateurs de transport utilisant le réseau du Grand Paris, dont la divulgation serait de nature à porter atteinte aux règles de concurrence libre et loyale et de non-discrimination imposées par la loi. C'est la raison pour laquelle le cadre juridique impose à la RATP, au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris, d'établir un plan de gestion des informations confidentielles (PGIC), soumis à l'avis conforme de l'ART.

Au cours de l'année 2023, l'ART a poursuivi ses discussions préparatoires avec la RATP en vue d'assurer un encadrement efficace de la circulation des informations confidentielles en phase d'exploitation. Il s'agit notamment pour l'ART de s'assurer que les recommandations formulées dans le cadre de son avis du 30 juin 2022² deviennent effectives.

En 2024, il est prévu que l'ART se prononce sur le document de référence du gestionnaire technique (DRGT) pour les gares du réseau du Grand Paris qui seront mises en service à cet horizon³. Le DRGT, qui décrit l'offre de la RATP en tant que gestionnaire technique du réseau du Grand Paris, détermine notamment les conditions d'utilisation des gares et de circulation applicables aux opérateurs de transport. Dans ce contexte, le rôle de l'ART consistera essentiellement à vérifier que les dispositions prévues dans le DRGT permettent d'assurer un traitement transparent, équitable et non discriminatoire des exploitants des services de transport désignés.



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

3. À savoir Aéroport d'Orly, Saint-Denis Pleyel et Villejuif-Institut Gustave Roussy.

focus

Quels sont les enjeux de la période 2021-2024, dite « de préfiguration », du réseau du Grand Paris Express ?

L'ART a été saisie, pour la première fois et pour la période 2021-2024 dite « de préfiguration », d'un projet de rémunération par Île-de-France Mobilités (IdFM) de la RATP pour l'exercice de la mission de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris. Ce projet de rémunération avait déjà fait l'objet d'un accord entre les parties avant la saisine de l'ART. La mission de gestion technique se déploie progressivement et ne concernera, dans un premier temps, que de rares ouvrages à compter du deuxième trimestre 2024. La rémunération ainsi conclue entre IdFM et la RATP couvre l'ensemble des charges nettes prévisionnelles du gestionnaire, y compris les dépenses engagées avant la réception des ouvrages.

Par son avis n°2024-012 du 8 février 2024, l'ART a approuvé cette rémunération pour la période de préfiguration 2021-2024. Le régulateur considère que le périmètre de charges retenu pour l'activité de gestion technique est conforme aux dispositions légales et réglementaires et que les trajectoires de charges présentées par la RATP sur la période 2021-2024 peuvent être acceptées.

L'ART recommande néanmoins qu'un suivi précis des prestations réalisées dans le cadre de la convention soit mis en place afin de réduire le risque de différend. Ce suivi permettrait en effet, d'une part, d'éviter toute double compensation de charges au travers de la future convention pluriannuelle 2024-2029 et, d'autre part, d'assurer la juste répartition entre les parties des dépenses d'exploitation 2021 à 2024 dans le cas où celles-ci s'avèreraient inférieures aux montants prévisionnels inscrits dans la convention.



Le saviez-vous ?

Quel est le rôle de l'ART dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France ?

L'ART assure notamment la régulation des activités exercées en monopole par la 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.

L'ART approuve à ce titre les règles de 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).

Enfin, l'ART règle les éventuels différends entre l'autorité organisatrice des transports (Île-de-France Mobilités), la RATP et les opérateurs du réseau guidé de transport public, dans la continuité de ses activités de régulateur évoquées ci-dessus.

En région Île-de-France, l'ART est en outre compétente en cas de désaccord sur le nombre de salariés transférés lors du changement d'exploitant de certains services de transport public par autobus ou autocar.



La parole à...

Emmanuelle Cortot-Boucher

SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DE LA RATP

Quels sont, selon vous, les grands enjeux de l'ouverture à la concurrence des réseaux de surface ?

L'ouverture à la concurrence des réseaux de surface, bus et tramway, implique le passage d'un système relativement simple, celui du monopole intégré, à un dispositif beaucoup plus complexe, faisant intervenir différents opérateurs de transports. L'enjeu d'une telle transition est d'abord de maîtriser cette complexité nouvelle et d'assurer la continuité du service, en installant les capacités de supervision et de coordination nécessaires. Dans sa position de monopole historique, la RATP y contribue résolument, en étroite collaboration avec l'Autorité organisatrice. Elle se prépare également à assurer les transferts de salariés qui s'imposeront, dans le respect des conditions et des délais prévus par les textes, pour que chaque agent puisse anticiper au mieux les évolutions de sa situation personnelle. À cet égard, l'étalement du calendrier issu de la loi du 27 décembre 2023 va nous permettre de mener à bien les transformations nécessaires plus sûrement et plus sereinement.

À plus long terme, il sera aussi nécessaire d'évaluer de manière objective les bénéfices qui auront été effectivement retirés de cette évolution : du point de vue des voyageurs, en termes de qualité de service, pour les salariés, en termes de rémunération et de bien-être au travail, enfin, pour les entreprises de transport, en termes de santé financière et de capacité d'investissement.



Dans ce contexte, comment envisagez-vous le rôle de l'ART ?

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public par autobus opérés par la RATP en Île-de-France, l'ART est dotée de prérogatives de règlement des différends portant sur la fixation du nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur. C'est donc naturellement sur ce terrain qu'elle serait le plus susceptible d'intervenir en cas de désaccord entre la RATP et l'Autorité organisatrice.

Par ailleurs, l'ART peut procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des transports publics urbains dans la région Île-de-France. Sur cette base, elle pourrait apporter une contribution très éclairante sur l'évaluation de l'ouverture à la concurrence des réseaux de surface en Île-de-France, tant pour ce qui concerne le réseau Optile que sur les lignes relevant du monopole historique de la RATP.

En quoi l'action régulatoire de l'ART peut-elle contribuer à la performance des activités monopolistiques de gestion d'infrastructure et de sûreté exercées par la RATP ?

L'ART approuve la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure versée par Île-de-France Mobilités et la tarification des prestations fournies par le service interne de sécurité de la RATP. Les modalités selon lesquelles l'ART s'acquitte de ces missions diffèrent de manière substantielle. Dans le premier cas, son avis porte sur le résultat d'une négociation engagée avec l'Autorité organisatrice ; l'exigence de performance est donc mise en œuvre dans le cadre de la négociation avec l'autorité organisatrice, l'ART n'intervenant finalement que comme arbitre. Dans le second cas, l'ART exerce un contrôle direct du tarif des prestations, qui est établi au regard du coût de la prestation, qui doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable. Elle endosse ainsi une responsabilité beaucoup plus directe dans l'élaboration de la trajectoire de performance de l'opérateur et se positionne dès lors comme un acteur clef dans la recherche d'une meilleure efficience.

“ L'ART pourrait apporter une contribution très éclairante sur l'évaluation de l'ouverture à la concurrence des réseaux de surface en Île-de-France. ”

RÉGULER
ET CONTRÔLER
LES CONCESSIONS
D'AUTOROUTES



A scenic view of a highway with a car driving away, surrounded by trees and a modern building in the background. The car is orange and has a license plate that reads '18 201'. The road is paved and has white lane markings. The sky is blue with some clouds. The overall scene is bright and sunny.

03

RÉGULER ET CONTRÔLER LES CONCESSIONS D'AUTOROUTES

PANORAMA

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

Historique du secteur autoroutier concédé



● 1955

Création d'un cadre pour des concessions d'autoroutes publiques

● 1970

Possibilité de créer des concessions à capitaux privés

● 1999/2000

Obligation de mise en concurrence pour les nouvelles sections

● 2006

Privatisation des principales sociétés concessionnaires historiques

● 2016

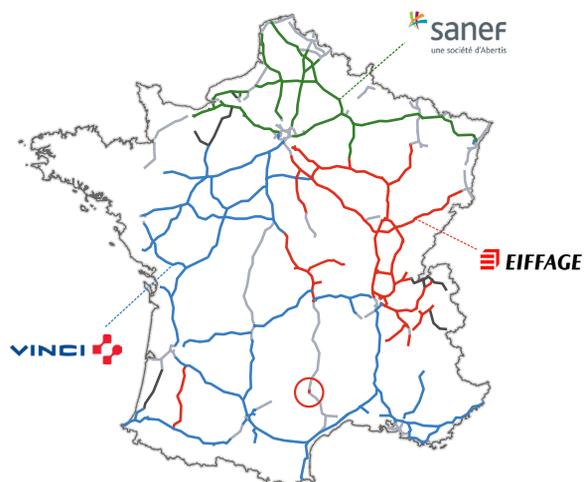
Prise de compétence de l'ART sur le secteur autoroutier concédé

Dimensionnement du réseau autoroutier concédé

Réseau concédé réparti par société (2022)



Réseau associé aux 3 groupes principaux



Chiffres clés 2022*

20 sociétés concessionnaires

21 contrats de concession

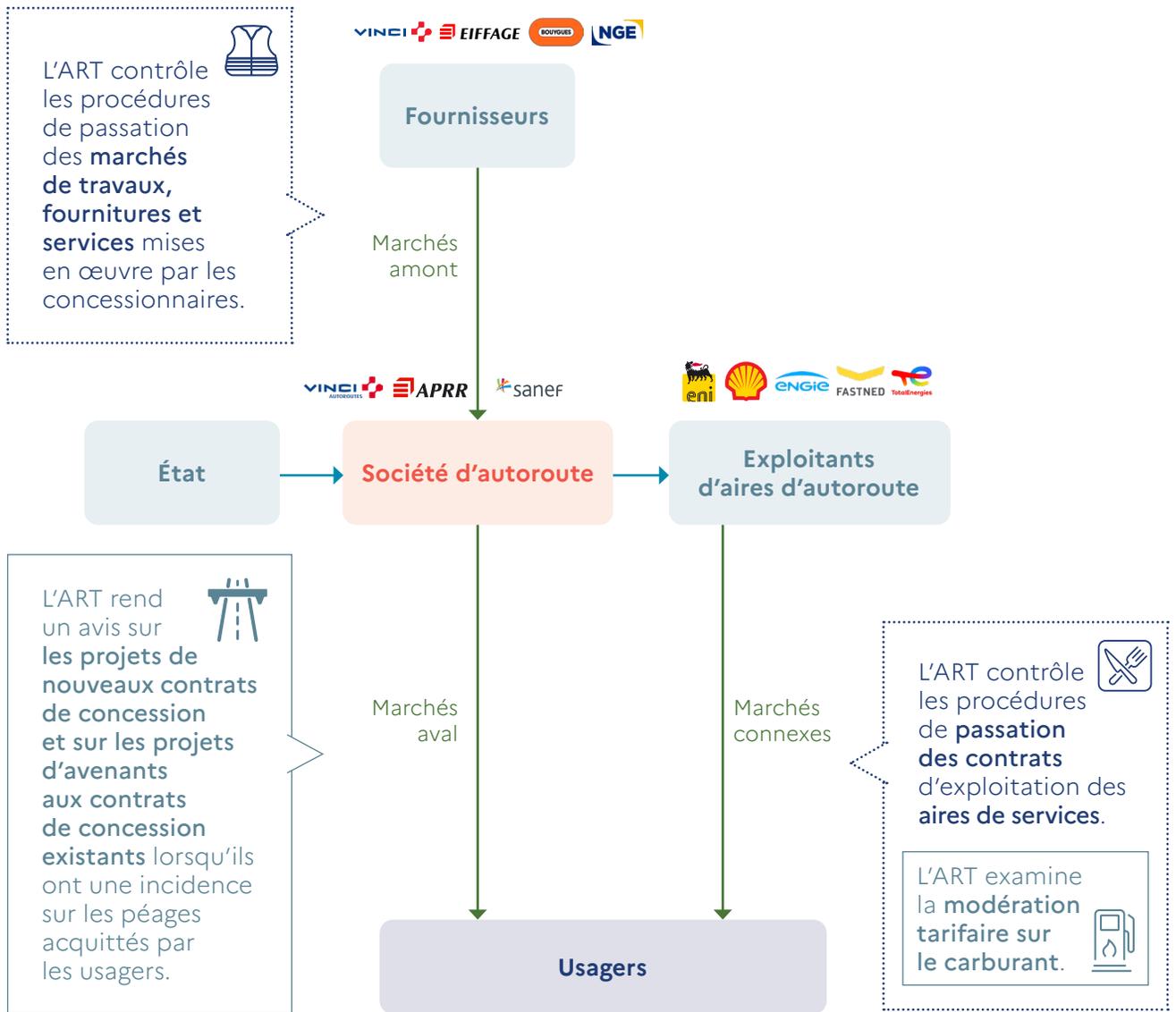
3 grands groupes

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

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

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

Un secteur autoroutier faisant intervenir l'ART à différentes étapes



- concède
- approvisionne
- régulation concurrentielle au bénéfice indirect des usagers
- régulation tarifaire au bénéfice direct des usagers

Chiffres clés 2022*

.....

Trafic de
98,3 Mds
de véhicules.km, dont **83,2**
pour les véhicules légers
et **15,1** pour les poids lourds



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



11,5 Mds €
de chiffre d'affaires HT



96,8 %
des recettes provenant du péage



74,8 %
de marge d'EBITDA



1,8 Mds €
d'investissements réalisés



25 Mds €
d'endettement net



3,8 Mds €
de dividendes versés

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



RÉGULER
ET CONTRÔLER
LES CONCESSIONS
D'AUTOROUTES

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

En 2023, l'ART a éclairé le débat public sur des aspects cruciaux du système de concessions autoroutières français. Elle a notamment mesuré la rentabilité des concessions et identifié des leviers pour mieux l'encadrer. Constatant que la question du partage des risques est au cœur de l'équilibre des contrats de concession, elle a proposé une doctrine en la matière. Dans le cadre d'un avis sur le Contournement Ouest de Montpellier, elle a proposé des modalités de financement innovantes pour mieux répartir les péages dans le temps.

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

Enfin, l'ART a participé activement en 2023 aux réflexions sur l'échéance des concessions historiques. Elle a engagé des travaux sur la fin des concessions actuelles pour s'assurer que les intérêts de l'État et de l'utilisateur soient préservés. Estimant qu'il est urgent de définir le futur modèle de gestion du réseau autoroutier, elle identifie, dans son second rapport sur l'économie générale des concessions, des pistes d'action pour améliorer la régulation du secteur.

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

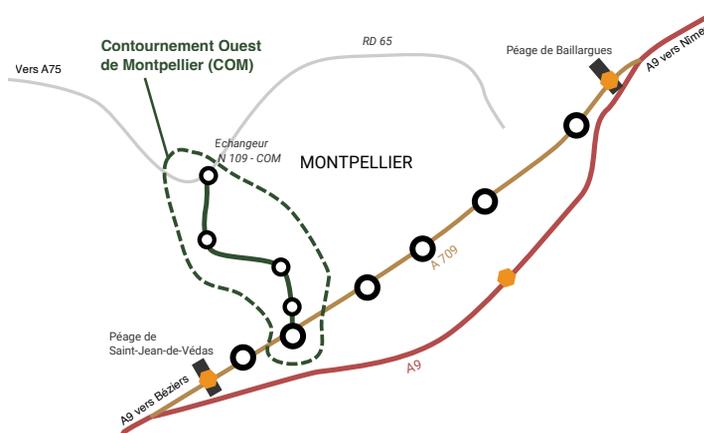
L'action de l'ART contribue directement à limiter la hausse des péages autoroutiers et, plus généralement, les dépenses des usagers sur l'autoroute. Ainsi, elle appuie le concédant dans ses négociations avec le concessionnaire lorsqu'une hausse de péage est envisagée pour le financement d'une infrastructure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

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

En 2023, l'ART a été saisie d'un avis sur une renégociation de contrat portant sur le financement du Contournement Ouest de Montpellier (COM). Elle a préconisé, en l'absence de mise à péage du COM, d'amortir l'infrastructure sur une période plus longue et ainsi de diviser par deux la hausse de péage nécessaire pour son financement.

L'ART a été saisie, le 31 juillet 2023, d'un projet de vingtième avenant au contrat de concession de la société ASF pour le financement du projet de Contournement Ouest de Montpellier. Le principal objectif de ce projet d'avenant était d'acter de nouvelles modalités financières à la suite de l'annulation des précédentes par le Conseil d'État (voir Focus). Avec la nouvelle clause tarifaire envisagée, le périmètre géographique des usagers contribuant au financement de l'infrastructure se limitait à ceux traversant les barrières de péage de l'autoroute A709 (Baillargues et Saint-Jean-de-Védas) et à ceux circulant sur l'autoroute A9 à côté de Montpellier.

Carte de situation du contournement Ouest de Montpellier



Les trajets passant par ces points s'acquitteront d'un sur-péage pour financer le COM

L'ART a montré que la nouvelle structure tarifaire envisagée s'écartait d'une logique « usager-payeur » pour deux raisons.

- **En premier lieu, il subsiste un écart important entre les usagers amenés à utiliser l'infrastructure et ceux contribuant à son financement.** En effet, la structure tarifaire envisagée conduirait à une situation où 86 % des trajets qui financeront le COM ne l'emprunteront pas.
- **En second lieu, la structure tarifaire envisagée conduirait à faire financer l'intégralité du coût du COM par les usagers des dix prochaines années,** alors que la durée de vie de l'infrastructure est bien supérieure. Des modalités de financement permettant de répartir plus équitablement la charge du financement entre les usagers d'aujourd'hui et ceux de demain auraient pu être envisagées.

C'est la raison pour laquelle l'ART a recommandé de réviser les modalités de financement pour répartir plus équitablement la charge du financement entre les usagers d'aujourd'hui et ceux de demain. En particulier, le versement d'une compensation (ou « soulte ») au concessionnaire en fin de contrat permettrait d'amortir le COM sur une période plus longue, sans prolonger le contrat d'ASF. Ainsi, la contribution demandée aux usagers d'aujourd'hui serait divisée par deux.

Si l'avis de l'ART n'a pas eu d'effet immédiat, le concédant ayant décidé de ne pas faire évoluer le projet d'avenant, il a permis de souligner la nécessité de faire évoluer les modalités de financement. En effet, il ne sera bientôt plus possible de faire financer des investissements ambitieux en les amortissant sur la durée résiduelle des concessions, qui est d'environ dix ans.

focus

Le Conseil d'État a validé la lecture de l'ART sur le projet initial de financement du COM

Par décret du 28 janvier 2022, le Premier ministre approuvait le dix-huitième avenant au contrat de concession ASF, qui prévoyait un financement du Contournement Ouest de Montpellier passant par une augmentation des péages acquittés à l'ensemble des barrières existantes du réseau concédé à la société ASF.

Or, l'ART, préalablement consultée sur le projet d'avenant, avait en particulier relevé, dans son avis du 28 octobre 2021, que le choix d'assurer le financement du COM, une opération très localisée, par une hausse généralisée des tarifs applicables sur

la concession (l'aménagement lui-même demeurant libre de péage) n'était pas compatible avec la nature de redevance pour service rendu du péage.

Le 29 mars 2022, un usager du réseau ASF a formé un recours devant le Conseil d'État, contestant notamment la non-conformité de son mode de financement.

Dans sa décision du 27 janvier 2023, observant qu'elle méconnaissait la règle de proportionnalité entre le montant du tarif et la valeur du service rendu, le Conseil d'État a annulé la disposition tarifaire contestée.

En informant de la rentabilité du secteur autoroutier

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

La synthèse des comptes des sociétés concessionnaires : la situation financière des SCA s'améliore nettement

Chaque année, l'ART publie une synthèse des comptes des concessions d'autoroutes. Sa vocation est d'informer le Parlement, le public et les usagers des principaux constats qui peuvent être tirés de l'analyse des comptes transmis par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur l'année écoulée.

Le rapport pour l'exercice 2022 montre que la reprise des trafics a permis aux sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) d'obtenir des résultats historiquement élevés. Ainsi, après une dégradation en 2020 et une nette reprise en 2021, les principaux indicateurs financiers agrégés des SCA rattrapent ou dépassent leur niveau de 2019. En particulier, le chiffre d'affaires du secteur s'établit à 11,2 milliards d'euros, soit 6 % de plus que son niveau de 2019.

.....
Les principaux indicateurs financiers des SCA se sont rétablis au niveau de 2019

Indicateurs de trafic en 2022 (milliards de véhicules-kilomètres)



- Trafic des véhicules particuliers
- Trafic des poids lourds

03

Indicateurs financiers en 2022

11,2 Mds €

de chiffre d'affaires
(péages)

Soit 106 % du niveau
de 2019



8,6 Mds €

d'EBIDTA

Soit 108 % du niveau
de 2019



4,3 Mds €

de résultat net

Soit 124 % du niveau
de 2019



1,8 Mds €

d'investissement

Soit 95 % du niveau
de 2019



Source : ART, synthèse des comptes des SCA

Les SCA ne semblent pas anticiper de ralentissement à ce stade. Elles ont ainsi réhaussé leurs prévisions de recettes au-dessus des estimations précédant la crise sanitaire. Ainsi, les études financières collectées pour 2022 font apparaître un net dépassement des prévisions initiales portant sur l'année 2023 : le chiffre d'affaires 2023 prévisionnel (estimé en 2022) dépasserait de 1,4 % les prévisions faites en 2019. La forte inflation observée à partir de 2022, et la hausse des péages consécutive, pourrait cependant avoir un effet à la baisse sur les trafics et donc les chiffres d'affaires : il s'agira d'un point d'attention de l'ART pour l'exercice 2023.

Mesurer la rentabilité des concessions, un outil pour mieux comprendre l'équilibre économique des contrats

La question de la rentabilité des concessions des autoroutes est un sujet essentiel mais complexe. Essentiel tout d'abord, parce qu'il est légitime, pour l'utilisateur, de s'interroger sur le juste dimensionnement du péage. Complexe ensuite, car la rentabilité d'une concession ne peut s'apprécier que sur sa durée et nécessite donc de reconstituer l'historique des charges et des recettes de sociétés créées il y a plus de 60 ans. C'est pourquoi l'ART a publié un focus en 2023 qui objective la rentabilité des concessions et identifie des leviers pour mieux l'encadrer.



Première conclusion de cette étude :
la rentabilité des concessions n'est
manifestement pas excessive.

La rentabilité des concessions, mesurée par leur taux de rentabilité interne (TRI), est de 8,0 % par an pour les sept principales sociétés concessionnaires historiques. Cette rémunération est supérieure aux attentes moyennes du marché qui sont de 7 % par an sur la durée des contrats. Cela signifie que sur la durée du contrat, les recettes des péages dépasseront les coûts engagés, y compris une juste rémunération des capitaux investis.

Néanmoins, cet écart peut être considéré comme raisonnable compte tenu des aléas auxquels est soumise une concession. L'activité d'un concessionnaire d'autoroutes est en effet confrontée à de nombreuses incertitudes sur ses coûts et ses recettes. Or, les aléas peuvent jouer à la hausse ou à la baisse sur la rentabilité : c'est le principe même d'un contrat de concession que de les faire supporter par le concessionnaire. Compte tenu des risques transférés et de la durée des concessions autoroutières, un écart d'un point de pourcentage sur le TRI de la concession ne peut être considéré comme manifestement excessif.



Seconde conclusion de cette étude :
un meilleur encadrement de la
rentabilité des concessions reste
nécessaire.

Du point de vue de sa régulation, le modèle concessif reste perfectible : les négociations de gré à gré des avenants pour la réalisation de nouvelles infrastructures sont souvent avantageuses pour le concessionnaire. La rédaction de certaines clauses des contrats a par ailleurs permis à ces derniers de bénéficier d'effets d'aubaine.

Faire évoluer la régulation économique globale du secteur autoroutier est donc une nécessité pour mieux encadrer la rentabilité des concessions. Un encadrement renforcé de la négociation des avenants entre concessionnaire et concédant serait un premier pas en ce sens. À moyen terme, et dans l'éventualité d'un renouvellement des concessions, leur encadrement pourrait être renforcé, en préférant des contrats plus courts et en repensant le cadre réglementaire applicable aux avenants.

.....

Le taux de rentabilité interne des sept principales concessions s'établit, en moyenne, à 8,0 %



Source : ART

En contrôlant la passation des contrats de sous-concession pour les aires de services afin de contribuer à modérer le prix des carburants

En 2023, l'ART a continué de contrôler les procédures de passation des contrats de sous-concession. Elle a contribué à réduire les prix payés par l'utilisateur de 9,8 cts €/L. Elle a également conduit un bilan de son activité de contrôle depuis 2016 et formulé trois recommandations pour rénover l'encadrement des sous-concessions et ainsi modérer plus efficacement les prix.

Les aires de services sont une composante essentielle du service public autoroutier. Le réseau autoroutier concédé français en compte plus de 360, sur lesquelles sont proposés des services de distribution de carburant et de restauration, et où sont établis des boutiques et des hôtels. Ces activités sont principalement externalisées auprès de tiers via des contrats dits de « sous-concession ». Les dépenses effectuées sur les aires de services représentent une part importante du coût supporté par l'utilisateur de l'autoroute : elles s'élevaient à 4,2 milliards d'euros en 2019, soit près d'un tiers du montant des péages.

C'est pourquoi, depuis 2016, le législateur a confié à l'ART une mission de contrôle de la passation des contrats de sous-concession pour les aires de services. Elle s'assure que ces contrats, qui encadrent la vente de carburant, la restauration et les services de recharge de véhicules électriques, font l'objet d'une mise en concurrence ouverte et non discriminatoire. Un cadre favorisant la concurrence est en effet la manière la plus efficace d'assurer une offre de qualité et à des prix raisonnables pour les usagers.

En 2023, l'ART a rendu neuf avis sur des procédures de passation portant sur un total de 40 aires de service ou de repos. Cinq avis portaient uniquement sur le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) et quatre portaient plus généralement sur la distribution de carburant, les activités de boutique et restauration et les IRVE. Par ailleurs, l'ART a rendu quinze avis portant sur des cessions de contrats.

L'action de l'ART a directement contribué à faire baisser les prix du carburant payés par les usagers. Sur les cinq aires ayant donné lieu à une saisine pour les carburants, les contrôles de l'ART ont permis une économie moyenne de 9,8 cts€/L. Compte tenu des volumes de ventes de ces cinq aires de service (16 millions de litres par an), cela se traduira par une économie de plus d'un million et demi d'euros pour les usagers en 2024 et de plus de 15 millions d'euros d'ici l'échéance des contrats en 2036.

Au-delà de son action de contrôle, l'ART émet des recommandations pour améliorer les procédures de passation des contrats de sous-concession. Il s'agit en particulier de garantir que les parties en présence soient structurellement incitées à proposer des tarifs modérés. En 2023, l'ART a réalisé un état des lieux de son impact sur les prix pratiqués sur les aires de service. S'il montre que son action a eu un impact indéniable, trois leviers ont également été identifiés pour améliorer l'encadrement des sous-concessions.

focus

Trois leviers pour rénover l'encadrement des sous-concessions et ainsi modérer plus efficacement les prix

 **Constat** : Les sous-concessionnaires versent en moyenne 180 000 euros par an aux sociétés concessionnaires pour exercer l'activité de vente de carburant, ce qui représente entre 2 et 3 % du chiffre d'affaires de vente de carburant. Or, en incluant, parmi les critères réglementairement prévus pour l'attribution des offres, les rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire, la procédure de sélection des offres concourt à l'augmentation du prix du carburant distribué sur les autoroutes.

 **Levier 1** : Faire reposer le calcul du montant des rémunérations versées par l'exploitant au concessionnaire sur des éléments objectifs, plutôt que comme un élément à la main des candidats qu'ils doivent soumettre dans leur offre.

 **Constat** : Le contrôle de l'ART, aujourd'hui systématique, pourrait être repensé, pour conserver son efficacité tout en optimisant les moyens qui y sont consacrés.

 **Levier 2** : Réviser les modalités de contrôle des procédures de passation des contrats de sous-concession, afin que l'ART ne soit pas tenue de rendre un avis sur toutes les saisines et qu'elle puisse s'opposer par un avis conforme à la délivrance d'un agrément au sous-concessionnaire.

 **Constat** : Les contrats de sous-concession prévoient des efforts importants en matière d'investissement, dont le montant est estimé en moyenne à 5 millions d'euros pour les sous-concessionnaires, alors qu'il est généralement inférieur à 1 million pour la construction complète d'une station-service hors du réseau autoroutier. Si ces investissements participent à la qualité de service, ils viennent également renchérir le prix du carburant.

 **Levier 3** : Mener les études nécessaires pour s'assurer de l'adéquation entre le niveau de qualité de service et les besoins des usagers et en tirer les conséquences en termes d'investissement.



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

En garantissant une concurrence effective pour les marchés, l'ART s'assure du bon fonctionnement concurrentiel du marché des travaux publics. En 2023, elle a, en particulier, finalisé une action de contrôle des avenants passés pour s'assurer que les sociétés respectent le cadre juridique en la matière.

L'intégration verticale de certaines SCA avec des activités de travaux publics est susceptible d'affecter la concurrence dans le secteur des travaux publics autoroutiers, ce qui pourrait, sur le long terme, conduire à des péages plus élevés. D'une part, les SCA constituent un débouché incontournable pour les entreprises actives dans le secteur des travaux publics autoroutiers. D'autre part, certaines SCA sont intégrées dans des groupes de travaux publics : il y a donc un risque d'attribution préférentielle de leurs marchés à des entreprises liées, et un risque d'éviction des entreprises concurrentes. Le jeu de la concurrence en serait ainsi faussé, nuisant à l'efficacité du secteur, et aboutissant *in fine* à renchérir les péages.

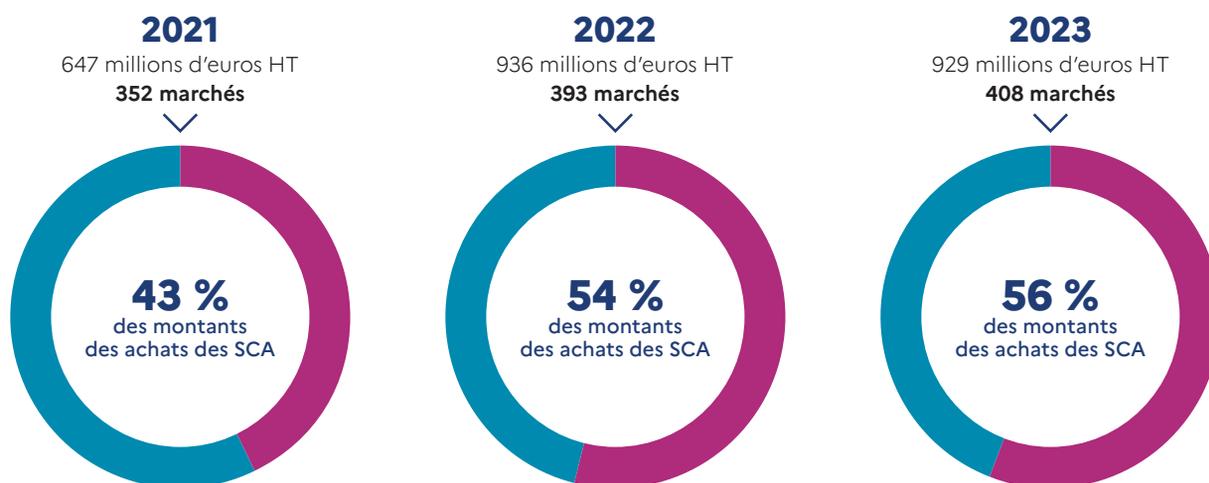
Ainsi, les SCA ont des obligations à respecter lors de la passation de leurs marchés et sont soumises à un double contrôle. Des commissions des marchés, internes aux SCA et composées en majorité de membres indépendants, opèrent un premier contrôle des projets de marchés et d'avenants des SCA historiques. L'ART exerce un contrôle de second niveau des projets de marchés et d'avenants des SCA afin de vérifier qu'elles se conforment à leurs obligations de publicité et de mise en concurrence.

Au total, en 2023, 408 marchés ont été soumis au contrôle de l'ART, pour un montant cumulé de plus de 900 millions d'euros. Cela représente plus de la moitié des achats des SCA soumis à de strictes obligations de publicité et de mise en concurrence. Compte tenu de ce volume de marchés, le contrôle de l'ART doit être priorisé : les marchés sont examinés par sondage et des contrôles thématiques sont conduits chaque année.



.....

Les marchés soumis au contrôle de l'ART représentent plus de la moitié des achats des SCA



Source : Commissions des marchés des SCA, chiffres en cours de stabilisation à la publication du rapport

En 2023, l'ART s'est en particulier intéressée au contrôle des avenants aux marchés de travaux conclus par les SCA entre 2019 et 2022. En effet, la modification d'un marché par voie d'avenant est susceptible de remettre en cause les conditions de mise en concurrence initiale (observées lors de la passation du marché). Le code de la commande publique circonscrit par conséquent les cas dans lesquels des modifications sont autorisées. Ce n'est pas le cas, par exemple, (i) si des prestations non prévues initialement sont ajoutées, (ii) si les volumes sont augmentés de façon à modifier substantiellement la dimension du marché, ou (iii) si les prix sont augmentés par rapport à ce qui était prévu dans le marché initial.

Dans le cadre de ce contrôle, l'ART a identifié des marchés potentiellement irréguliers. À titre d'exemple, un marché de travaux avait fait l'objet de modifications de grande ampleur, pour une valeur de plus de 90 % du montant initial, sans que les justifications fournies par la SCA concernée n'apportent de satisfaction. L'ART appelle donc les SCA à la plus grande attention lorsqu'elles décident de modifier leurs contrats en cours d'exécution par voie d'avenant. Afin de prévenir d'éventuels contentieux à l'avenir, elle a établi une grille de lecture du cadre juridique applicable pour la passation d'avenants. Ce travail a été rendu public dans le rapport annuel sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, afin d'accompagner les SCA dans le respect de leurs obligations.



Accompagner
les investissements,
notamment
écologiques, dans
le secteur autoroutier

Dans le cadre de ses missions, l'ART soutient activement la transition écologique de l'autoroute. D'une part, elle contribue au développement d'une offre de recharge de qualité et à un prix raisonnable sur le réseau autoroutier concédé – une condition nécessaire pour l'électrification du parc automobile. D'autre part, en tant que garante du fonctionnement du système de péage, elle s'intéresse à la prise en compte des nuisances environnementales dans le péage, un outil efficace pour faire évoluer les pratiques de mobilité.



En contribuant au déploiement de bornes de recharge électrique sur le réseau autoroutier

En 2023, l'ART a continué d'accompagner le déploiement des bornes de recharge électrique sur le réseau autoroutier. Elle a mobilisé trois leviers afin d'atteindre cet objectif.

Premier levier : le contrôle des procédures de passation pour l'équipement des aires de service en IRVE. En 2023, quatre avis ont été rendus sur des procédures de passation pour un total de 41 aires équipées. Si l'ART constate que les appels d'offres sont, comme en 2022, fortement concurrentiels, elle a identifié des limites dans la procédure de sélection : la façon dont les offres sont notées ne permet pas toujours d'aboutir au meilleur prix pour l'utilisateur. Des travaux méthodologiques ont été menés pour mieux caractériser le problème : ils ont abouti début 2024 à des avis défavorables concernant certaines procédures de passation.

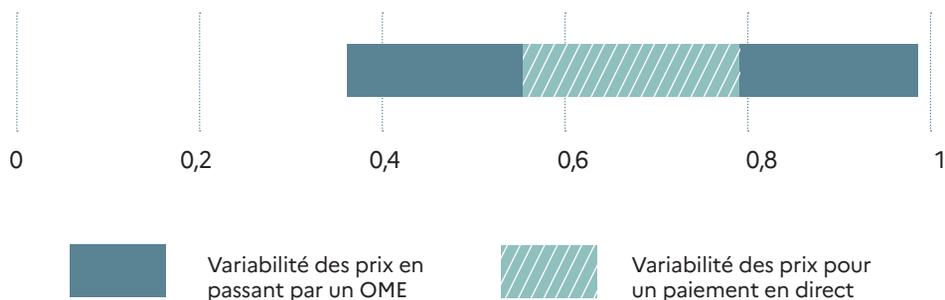
03

Second levier : le suivi du niveau d'équipement en bornes de recharge des aires de service. En 2022, le nombre de bornes disponibles semble, de manière générale, en adéquation avec la demande actuelle. Toutefois, quelques stations montrent de premiers signes de saturation, et dépassent un taux d'utilisation de 80 % plusieurs fois par jour, durant les mois de juillet et août. Il est ainsi important que les taux d'utilisation des bornes soient suivis par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, afin d'identifier en amont les stations pour lesquelles une offre complémentaire doit être déployée. Cette démarche de planification doit être raisonnée car, à l'inverse, un suréquipement pourrait générer une hausse des prix au détriment des usagers.

Troisième levier : la formulation de recommandations pour améliorer l'encadrement des prix des recharges électriques. La plupart des utilisateurs n'achètent pas leur électricité en payant directement l'opérateur d'une borne de recharge électrique : ils passent par des sociétés tierces, les opérateurs de mobilité électrique (OME), qui offrent des tarifs spécifiques, en fonction des prix qu'ils auront négociés avec les différents opérateurs. Les prix payés par les usagers sont donc mal connus et extrêmement variables selon les opérateurs de mobilité électrique. L'ART recommande que les sociétés concessionnaires, pour apprécier les engagements de modération tarifaire en matière de recharge électrique, tiennent compte des prix réellement payés par les usagers, en se référant par exemple à la recette moyenne des opérateurs.

.....

Les prix des recharges électriques varient fortement selon les points de vente et, le cas échéant, l'opérateur de mobilité électrique de l'utilisateur



Source : chargePrice

En tenant compte des nuisances environnementales dans le péage

En 2023, saisie par le ministère chargé des transports d'un projet de décret mettant en place un nouveau dispositif tarifaire visant à pénaliser les poids lourds les plus polluants, l'ART a proposé des évolutions pour renforcer l'efficacité du dispositif.

Le projet de décret soumis à l'avis de l'ART visait en particulier, pour les futures concessions, à mettre en place une redevance pour coûts externes liés à la pollution atmosphérique. Il s'agit d'un dispositif tarifaire augmentant les montants acquittés par les poids lourds les plus polluants, internalisant ainsi le coût des nuisances causées par la pollution atmosphérique dans les péages. Cette mise en œuvre de la règle dite du « pollueur-payeur » est en théorie vertueuse : elle incite les transporteurs à faire évoluer leurs flottes de véhicules pour en réduire les émissions, et les chargeurs à privilégier des modes moins polluants pour le transport de marchandises.

Néanmoins, l'analyse de l'ART a montré que, dans les faits, l'efficacité du dispositif tel qu'envisagé était limitée. Ce dispositif s'apparente davantage à une modulation des péages qu'à une tarification de la pollution atmosphérique : la redevance payée par les poids lourds les plus polluants vient ainsi diminuer le péage acquitté par les poids lourds qui le sont moins et laisse finalement le péage moyen inchangé. Le dispositif ne pénalise donc pas réellement le transport routier de marchandises et n'incite pas suffisamment les usagers de l'autoroute à adapter leurs comportements.

L'ART a donc recommandé de modifier le projet de décret afin de mettre en place une véritable redevance pour coûts externes, permettant de parvenir à l'internalisation complète des coûts externes du transport routier de marchandises. En définitive, cette analyse a été partiellement suivie : le décret final prévoit, lorsque le financement d'une concession ne nécessite pas de subvention, une redevance additive dont les revenus pourront être affectés à d'autres usages.





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

En contribuant à la gestion de la fin des contrats historiques

L'ART accompagne la fin des contrats historiques en recensant et en suivant les obligations contractuelles des concessionnaires d'autoroutes, notamment en matière d'investissement. En 2023, elle a lancé d'importants travaux sur le sujet, en collaboration avec le concédant.

Les travaux pour accompagner la fin des concessions historiques doivent être lancés dès maintenant. Entre 2031 et 2036, les sept principales concessions, soit plus de 90 % du réseau concédé, arriveront à leur terme.

Dès 2023, l'ART a lancé d'importants travaux sur le sujet. Elle le fait avec le prisme de régulateur économique qui est le sien : fournir une analyse juridique et technico-économique pour éclairer la décision publique et défendre les intérêts patrimoniaux de l'État et des usagers. Ces travaux s'appuient par ailleurs sur des groupes de travail organisés avec les services du ministère en charge des transports.

“

Il reste donc moins d'une décennie pour préparer la fin des concessions - une durée particulièrement courte au regard des chantiers à mener pour terminer les contrats dans de bonnes conditions.

Trois grands axes de travail ont été identifiés

Axe 1 : définir clairement l'état dans lequel l'infrastructure doit être restituée par le concessionnaire à la fin du contrat, afin (i) de chiffrer le coût des travaux associés et (ii) de mettre en œuvre le programme correspondant. En effet, sans dispositif de mesure de l'état de l'infrastructure, il y a un risque que les concessionnaires réduisent leurs efforts d'entretien durant les dernières années des concessions. En 2023, des premiers travaux d'analyse ont été conduits : ils soulignent l'importance d'une définition exigeante du bon état de fin de concession et démontrent que les montants en jeu sont potentiellement conséquents, de l'ordre de plusieurs milliards d'euros.

Axe 2 : recenser les obligations d'investissement prévues dans les contrats mais non encore réalisées et clarifier leur portée contractuelle. Deux grandes catégories d'investissements peuvent être prévues sur les autoroutes concédées : des investissements à mettre en œuvre dès leur inscription aux contrats et des investissements, dits « de seconde phase », listés dans les contrats en vue de leur réalisation ultérieure. En 2023, les investissements de seconde phase ont été listés, localisés et chiffrés (de nombreux élargissements et une dizaine d'échangeurs ont ainsi été identifiés) et une étude juridique a été lancée. Il reste à distinguer, au sein de ces investissements, ceux qui sont exigibles par le concédant sans nouvelle compensation et les autres.

Axe 3 : chiffrer les indus financiers.

Lorsqu'un investissement est réalisé en retard, les contrats prévoient que le concessionnaire restitue des « indus financiers », correspondant à « l'avantage financier » dont il bénéficie. Cela suppose un suivi fin de tels indus, notamment en consignat avec précision les opérations d'investissement induisant une « consommation » des indus.

Afin d'apporter de la transparence sur la gestion de la fin des contrats et de fixer les ambitions qu'il semble possible de poursuivre en la matière, l'ART publiera le résultat de ses analyses une fois celles-ci finalisées.





Le saviez-vous ?

Qu'est-ce que les indus financiers ?

Des travaux prévus dans les contrats de concession ou dans leurs avenants peuvent être réalisés en retard, voire définitivement abandonnés. Dans les deux cas, cela entraîne une baisse des coûts réellement supportés par le concessionnaire, soit parce que le capital est immobilisé plus tardivement que prévu (en cas de retard), soit parce qu'aucun capital n'est immobilisé (en cas d'abandon).

Ni le retard, ni l'abandon d'une opération n'impliquent de remise en cause de la compensation contractualisée (hausse des péages ou allongement de la durée de la concession). Cela pourrait entraîner un déséquilibre du contrat.

C'est la raison pour laquelle la contractualisation de nouveaux investissements s'accompagne désormais de l'introduction d'une clause prévoyant la comptabilisation, en cas de retard ou d'abandon, d'« indus financiers » que le concessionnaire sera tenu de restituer (*via*, par exemple, des investissements alternatifs ou une baisse des péages).

En participant au perfectionnement du modèle concessif et en alimentant le débat public sur l'avenir des autoroutes françaises

L'ART fournit un retour d'expérience sur le modèle concessif en publiant des analyses sur l'économie générale des contrats. En 2023, elle a en particulier publié un « focus » sur le partage de risque afin de souligner les meilleures pratiques en la matière. Elle s'est également attachée à diffuser et expliquer les recommandations émises dans le cadre de son second rapport sur l'économie générale des concessions.

Une étude pour guider le partage des risques entre le concessionnaire, le concédant et l'utilisateur

Transférer un risque à un délégataire, c'est lui en faire supporter les conséquences financières. Ainsi, lorsque le risque lié à la construction est transféré, le concessionnaire ne pourra recevoir aucune indemnité en cas de dépassement des coûts prévisionnels de construction. À l'inverse, toute économie réalisée par rapport aux coûts estimés, ou des recettes supérieures aux prévisions, constitueront des gains pour le concessionnaire.

La question du partage des risques est essentielle dans la conception d'un contrat de concession. Si le transfert de risques peut être bénéfique pour les usagers, en limitant les fluctuations de tarifs de péage et en incitant le concessionnaire à l'efficacité pour les risques qu'il maîtrise, il peut en revanche s'avérer coûteux. Ainsi, il est apparu important de définir le domaine de pertinence des clauses de partage de risque dans les contrats de concession. Cette définition a fait l'objet d'un focus publié en juillet 2023. S'appuyant sur l'expérience accumulée par l'ART dans le cadre de sa mission de régulation et destiné à un public averti sans être spécialiste, il vise ainsi à présenter cette question de façon synthétique et accessible.

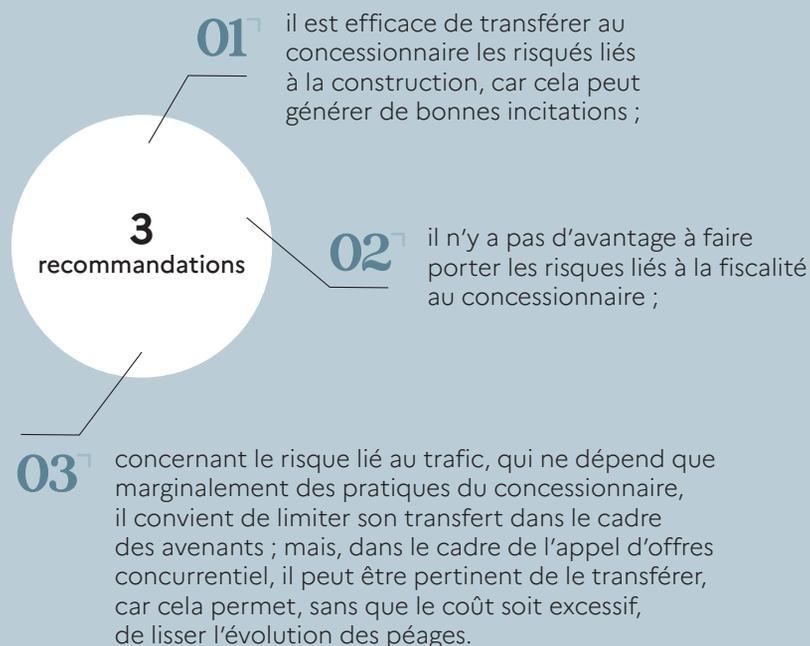


Résumé de la publication sur le partage de risque

La répartition des risques entre le concédant et le concessionnaire devrait en général suivre deux principes simples :

- pour minimiser le coût collectif, il est pertinent de faire porter les risques à celui qui les maîtrise le mieux ;
- lors d'une modification contractuelle opérée de gré à gré, le transfert des risques peut s'avérer coûteux pour l'utilisateur.

Trois recommandations concrètes peuvent en être déduites quant aux contrats de concession d'autoroutes :



.....
Synthèse des risques à transférer

		Acteur le mieux placé pour supporter le risque		
		Délégataire (exemple : construction)	État (exemple : fiscalité)	Ni l'un, ni l'autre (exemple : trafic)
Configuration	Contrat initial	Transfert avantageux pour la collectivité	Transfert à éviter	Transfert pertinent
	Avenant	Transfert avantageux pour la collectivité	Transfert à éviter	Transfert à éviter



Le second rapport sur l'économie générale des concessions propose des recommandations pour perfectionner le modèle concessif

En janvier 2023, dans son deuxième rapport sur l'économie générale des concessions, l'ART a ouvert la réflexion sur l'avenir du réseau autoroutier concédé. Elle a notamment recommandé des évolutions pour corriger ce qui lui semble constituer la principale faiblesse du modèle actuel : la contractualisation de multiples avenants, selon des modalités défavorables aux usagers.

Ainsi, elle a proposé que la durée des futurs contrats soit plus courte, de 15 à 20 ans, pour permettre des remises en concurrence régulières.



Recommandations

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

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

02 Il faut renforcer le cadre de régulation économique applicable aux avenants.

Dans les cas où il s'avérerait impossible de mettre en place des contrats courts, il serait nécessaire de renforcer le cadre de régulation économique applicable aux avenants. En particulier, il conviendrait (i) de rendre juridiquement contraignantes les prescriptions du régulateur sur les paramètres économiques des avenants et (ii) de réviser les paramètres fixés dans le cadre d'avenants lors de rendez-vous quinquennaux.

RÉGULER LES AUTOCARS ET L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES



An architectural rendering of a modern transit hub. The structure features a multi-level design with a prominent, curved, white overhang supported by thick, white, column-like pillars. The upper levels have glass railings and a grid-like ceiling. A yellow and white bus is parked on a platform below. The scene is set against a clear blue sky with some light clouds. The overall aesthetic is clean, modern, and futuristic.

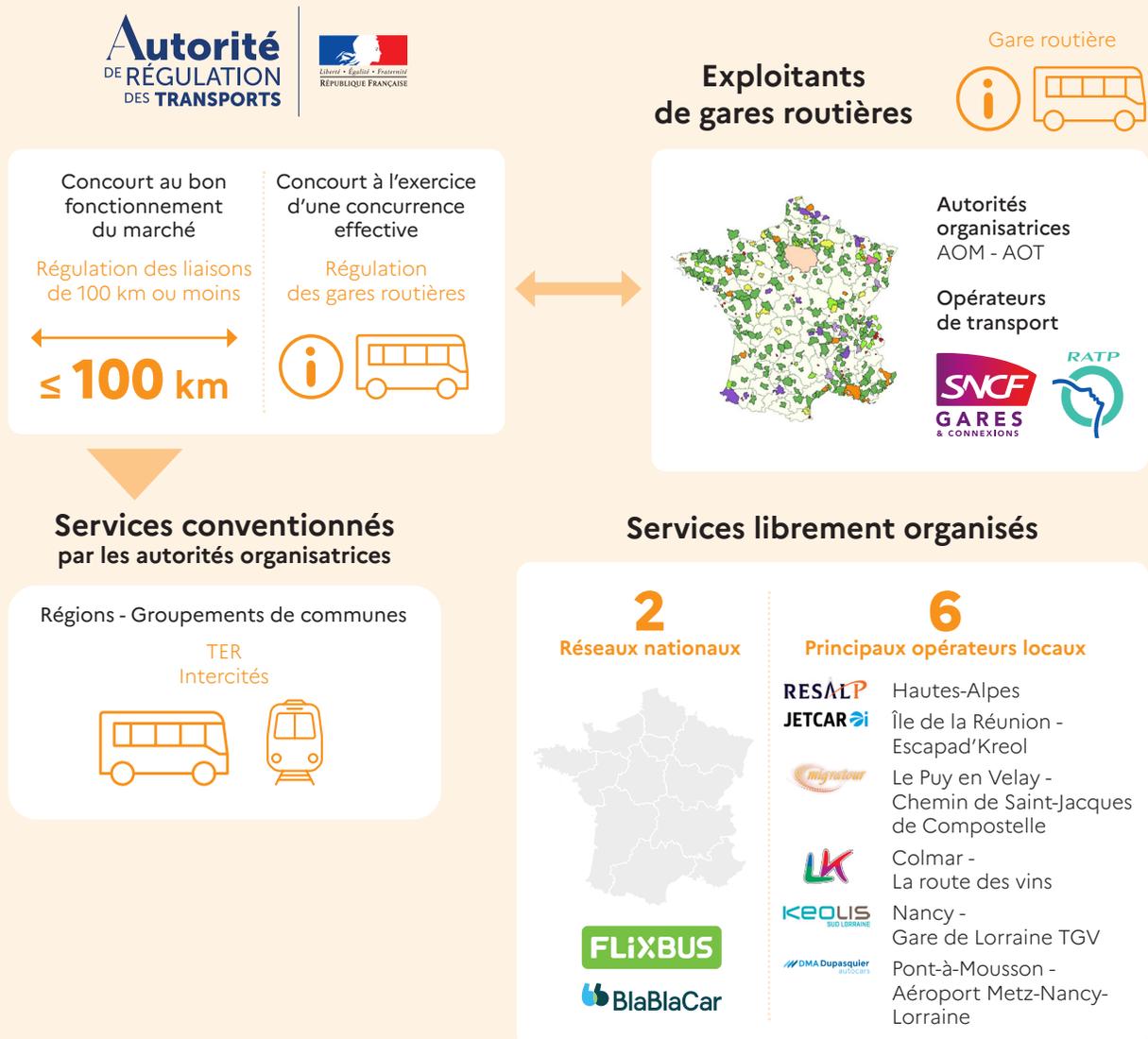
04

RÉGULER LES AUTOBUS ET L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES

PANORAMA

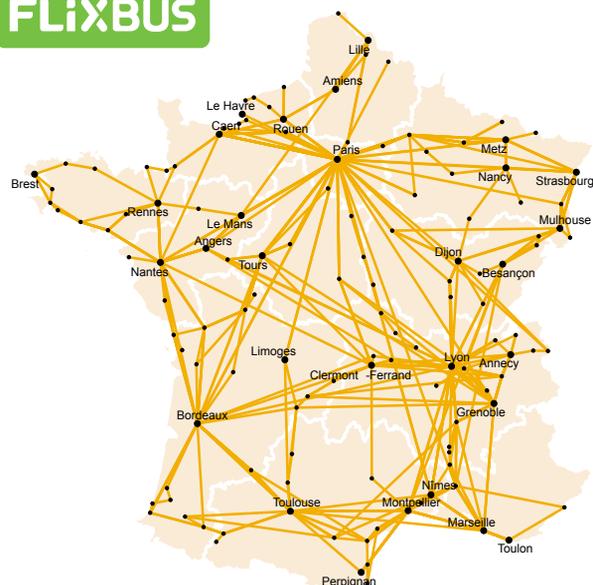
L'ART accompagne l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs, veille au bon fonctionnement de ce marché libéralisé et assure la régulation des gares routières, au bénéfice des usagers et des clients.

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

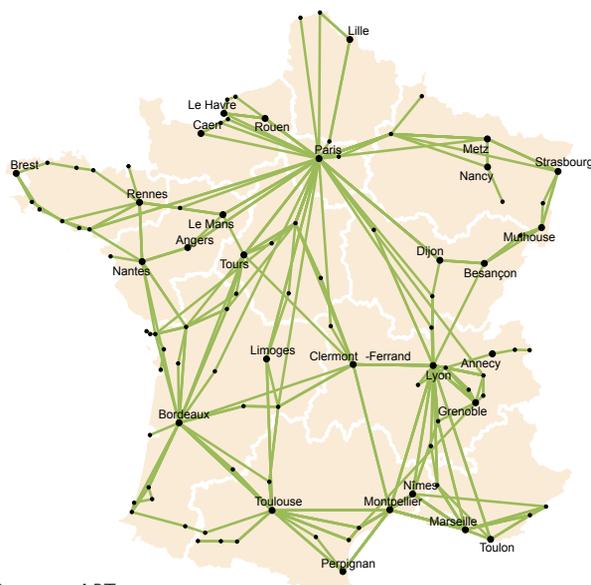


La structure du réseau pour les services d'autocars librement organisés en 2022

FLIXBUS



BlaBlaCar



Source : ART

Chiffres clés 2022*

9

opérateurs fin 2022
dont 2 d'envergure nationale
(BlaBlaCar et FlixBus)



1 291

liaisons commercialisées



192

unités urbaines desservies



279

aménagements desservis
(dont 119 inscrits au registre)



92 M

d'autocars.km



2 185

équivalents temps plein (ETP)
à fin 2022



24,6 g

d'équivalent CO₂
par passager.km (équivalent
aux rejets des passagers TER)



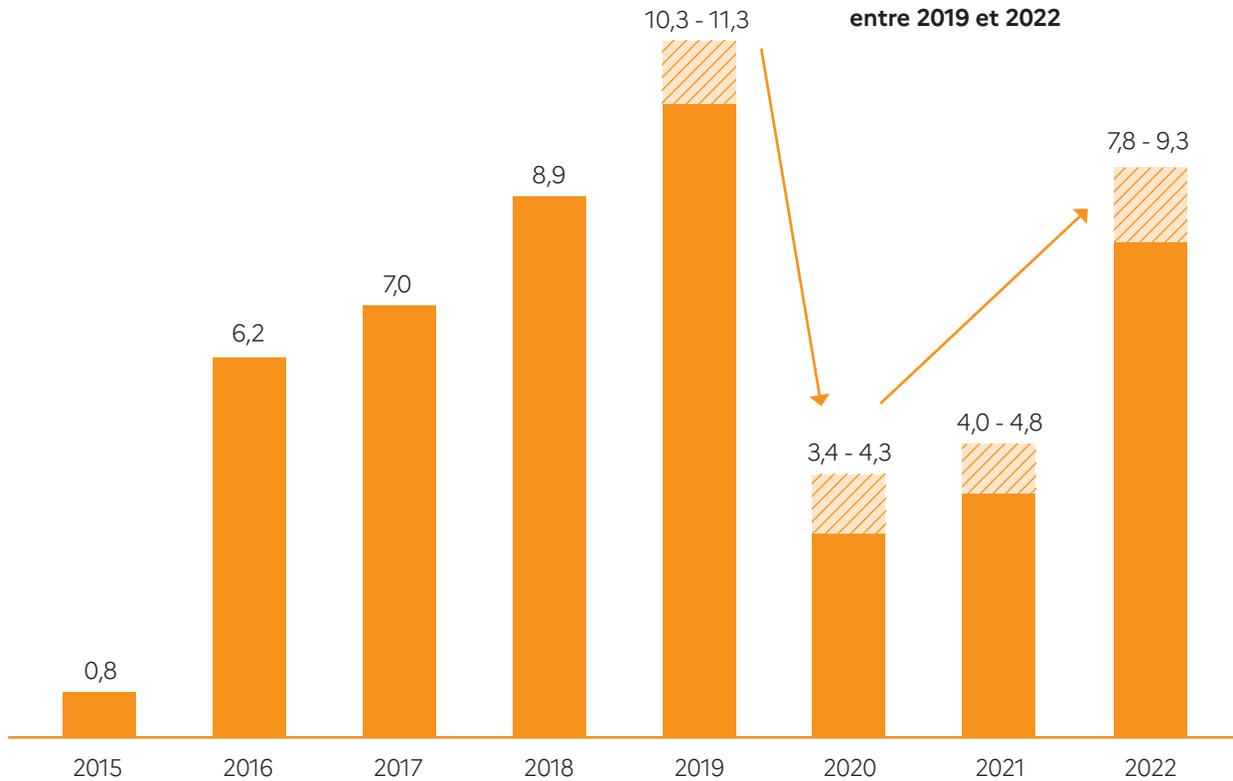
* Chiffres pour 2022, les chiffres pour 2023 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Fréquentation des autocars librement organisés et résultats financiers

Nombre de passagers
(en millions)

+ 120 %
entre 2020 et 2022

- 20 %
entre 2019 et 2022



Source : ART

Chiffres clés 2022*

7,8 M
à **9,3 M**
de passagers transportés



644
départs quotidiens



2,2 Mds
à **2,7 Mds**
de passagers.km



5,8 € HT
de recette par passager
aux 100 km



16,6 € HT
de recette par passager
pour un trajet moyen
de 290 km



130 M €
à **155 M €**
de chiffre d'affaires



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

RÉGULER LES AUTOCARS ET L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES



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

En 2023, le régulateur a mené des travaux avec les exploitants de quatre gares routières pour améliorer les conditions d'accès des services librement organisés à ces infrastructures essentielles.

Constatant l'insuffisance des services offerts en gare, il a constitué un comité de concertation pour proposer des standards minimums de qualité. Enfin, à l'annonce de la fermeture de la gare routière de Bercy, il s'est attaché à faire émerger une alternative à celle-ci et à rechercher avec les parties prenantes des sites susceptibles d'offrir à la capitale une infrastructure d'accueil à la hauteur des besoins du secteur.

S'assurer que
la libéralisation
du marché permette
le développement
d'une offre de transport
à faible coût et couvrant
toute la France

Afin que le marché puisse se développer partout en France, l'ART s'assure que les services librement organisés (SLO) puissent accéder dans des conditions satisfaisantes, notamment tarifaires, aux aménagements de transport routier tels que les gares routières. Le régulateur veille également à ce que le marché reste suffisamment concurrentiel, car il s'agit de la meilleure manière de garantir un prix équilibré à l'utilisateur.

En s'assurant d'un accès aux gares routières dans des conditions satisfaisantes et à des prix justes

Reconnaissant que les gares routières sont des infrastructures indispensables pour le développement du marché, le législateur a chargé l'ART de contrôler leurs règles d'accès. L'ART s'assure, à ce titre, qu'elles sont objectives (c'est-à-dire que les tarifs reflètent les coûts du service fourni), transparentes (notamment en ce qui concerne les tarifs et les procédures d'allocation des capacités) et non discriminatoires.

En 2023, l'ART a continué à œuvrer pour que les opérateurs de SLO puissent accéder dans des conditions satisfaisantes aux gares routières. Ces travaux portent leurs fruits : la très grande majorité des aménagements de transport routier régulés sont dotés de règles d'accès conformes à ces principes. Ainsi, au 31 décembre 2023, sur les 108 règles d'accès qui avaient été notifiées à l'ART, plus de 94 % ont été jugées satisfaisantes, contre 85 % au 31 décembre 2022.

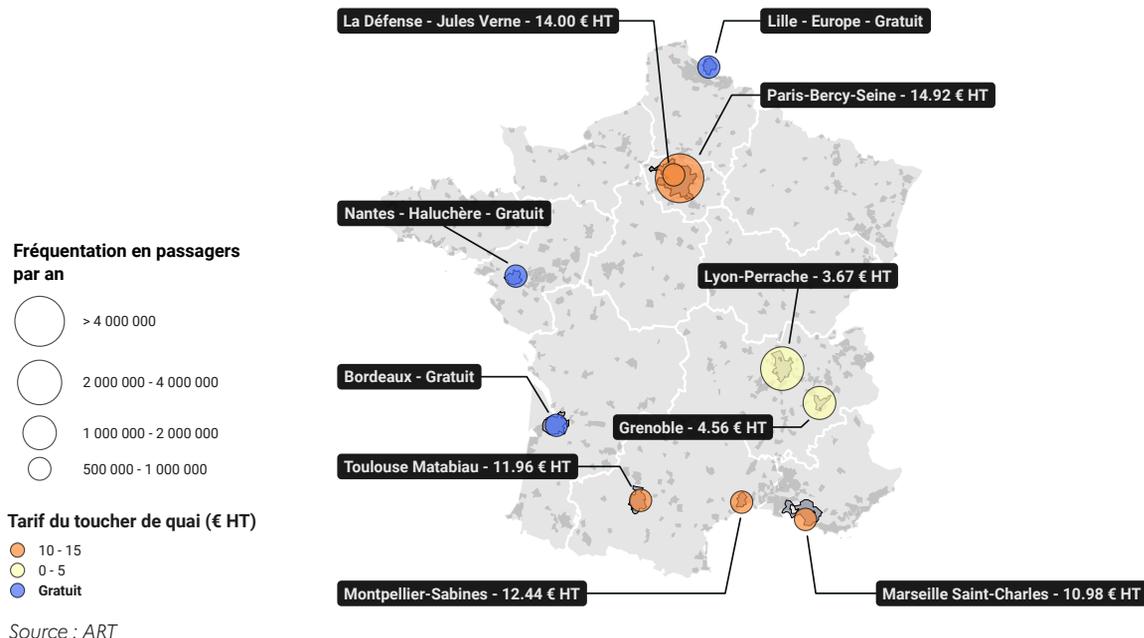
L'ART entretient à cette fin un dialogue constant avec les exploitants. En 2023, elle a ainsi conduit des travaux de mise en conformité pour quatre aménagements de transport routier (contre 25 en 2021 et 16 en 2022). Ils se sont traduits par des améliorations significatives pour les transporteurs en matière de prix et de conditions d'accès. La baisse du nombre de cas traités traduit une maturité croissante du secteur et un cadre réglementaire mieux compris des gestionnaires des gares routières.

En particulier, l'ART a fait évoluer les conditions tarifaires :

- 01⁷ sur leur niveau lorsque les tarifs étaient trop élevés au regard des coûts d'exploitation et du coût du capital ;
- 02⁷ sur leur structure lorsque les exploitants appliquaient des montants différents aux SLO et aux services conventionnés, sans que cela soit justifié par des différences d'usage ;
- 03⁷ et sur leur transparence, lorsque les tarifs des services complémentaires (parking pour une plus longue durée, par exemple) n'étaient pas indiqués.

Plus généralement, l'ART observe les prix pratiqués par les différents aménagements de transport routier. Elle peut ainsi prioriser son action sur les gares les plus coûteuses. Le tarif d'accès moyen s'établit en 2022 à 5,21 € HT par autocar, en baisse de 10,3 % par rapport à 2021. Cette baisse s'explique notamment par l'action de l'ART, qui a conduit les exploitants des gares routières de Montpellier-Sabines et de l'aéroport de Paris-Beauvais à baisser le tarif d'accès à leur aménagement, respectivement de 50 % et de 60 %.

Prix d'accès aux dix aménagements les plus fréquentés en 2022



En observant le secteur pour accompagner son bon développement

L'ART réalise chaque année un suivi de l'évolution de l'activité du secteur, pour s'assurer de son bon fonctionnement et identifier d'éventuelles barrières à l'entrée. Elle en rend compte annuellement dans son rapport sur le marché du transport routier de voyageurs. La dernière édition du rapport, paru en juin 2023 et portant sur l'année 2022, souligne deux faits.

01 Le marché des autocars longue distance continue sa reprise post-covid mais ne retrouve pas son niveau de 2019. Bien qu'en augmentation de 77 % sur un an, le trafic en autocars km peine à retrouver, en 2022, son niveau d'avant crise. Le nombre de passagers passe quant à lui de [4 - 4,8] millions à [7,8 - 9,3] millions. La reprise plus dynamique de la demande permet d'atteindre un niveau de fréquentation équivalent à celui de 2018.

02 Les prix augmentent rapidement. Le prix kilométrique moyen est ainsi de 5,8 cts€ par personne en moyenne en 2022, contre 4,8 cts€ en 2021. Cette tendance se confirme au premier semestre 2023 : il dépasse ainsi les 6 cts€ mesurés au premier semestre 2019, soit une hausse de 55 %, largement supérieure à l'inflation enregistrée en France sur la même période (14,6 %).

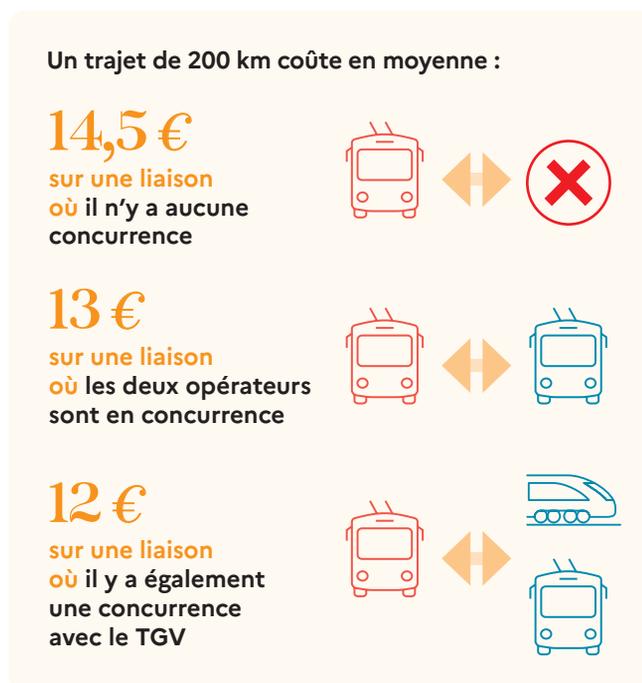
... Et en contrôlant que la situation de duopole de Flixbus et Blablacar ne se traduise pas par des prix excessifs pour les usagers

Depuis 2019, le marché des autocars se structure autour du duopole Flixbus-Blablacar. Face à cette situation, l'ART a mis en place un dispositif d'observation pour s'assurer que cette situation ne se traduise pas par des prix élevés ou une qualité dégradée.

Les analyses de l'ART concluent à l'importance d'une concurrence effective pour garantir des prix bas. La concurrence, entre autocars, mais également avec le train grande vitesse, a un effet significatif sur le prix : plus les voyageurs ont d'options, plus le prix est bas. Toutes choses égales par ailleurs, la concurrence peut venir réduire les prix de 20 %.

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

La concurrence a un effet significatif sur les prix payés par les usagers



Source : ART

RÉGULER
LES AUTOCARS ET L'ACCÈS
AUX GARES ROUTIÈRES



Développer la qualité de service en gare routière

La qualité de service est un enjeu structurant pour le secteur. En 2023, ayant décidé d'approfondir ses travaux sur le sujet, l'ART a mis en place le comité de concertation des gares routières – un groupe de travail ayant pour vocation de faire émerger de bonnes pratiques en la matière. Elle a également engagé un travail sur la stratégie d'accueil des services librement organisés en Île-de-France.

En mettant en place des espaces d'échange avec les parties prenantes

Depuis 2021, l'ART réunit périodiquement les parties prenantes du secteur pour échanger sur les gares routières. Exploitants des gares routières, transporteurs et usagers sont ainsi réunis dans le cadre d'un webinaire, les *Rencontres sur les gares routières*. Ils partagent leurs difficultés mais aussi leurs bonnes pratiques en matière d'exploitation et, plus généralement, tentent d'objectiver le débat public sur les gares routières.

En 2023, les actes des dernières *Rencontres gares routières* - qui se sont déroulées en décembre 2022 - ont été publiés. Ils ont permis de mettre en valeur les trois grands enseignements de l'évènement :

- 01^{er} Enseignement 1 : la qualité de service n'est pas en ligne avec les besoins des usagers.** Dans d'autres pays européens, en termes de confort et d'information des voyageurs ou encore de connexion avec l'offre des autres modes de transport collectif urbains et interurbains, la qualité de service est plus importante pour des aménagements de taille comparable.
- 02^{er} Enseignement 2 : les métropoles devraient concevoir des stratégies locales pour accueillir des SLO.** Pour cela il convient de faire un état des lieux des besoins, d'adapter l'offre à ces besoins, de limiter les nuisances et, partant, de participer à l'accessibilité et au rayonnement du territoire.
- 03^{er} Enseignement 3 : les gares routières auront un rôle à jouer dans la décarbonation du secteur.** Il sera nécessaire d'investir dans de nouveaux équipements pour permettre l'avitaillement en gaz naturel liquéfié et la recharge électrique.



L'ART a également mis en place le comité de concertation des gares routières. Ce groupe de travail a pour vocation d'analyser des sujets techniques pointus et de rechercher des consensus techniques. Lancé en septembre 2023, le premier comité s'est réuni sous la présidence de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART. Il est composé d'une quinzaine de membres avec des représentants des collectivités territoriales, des fédérations de professionnels et d'usagers, des opérateurs de transport ainsi qu'un expert sectoriel. L'ART en assure le secrétariat.

Le comité de concertation s'est saisi d'une première problématique pour l'année 2023 : l'information et la billetterie multimodales et intermodales en gare routière. Il restituera ses travaux dans le cadre des prochaines *Rencontres gares routières* et l'ART les publiera sous la forme de fiches techniques, proposant des standards en matière de qualité de service.

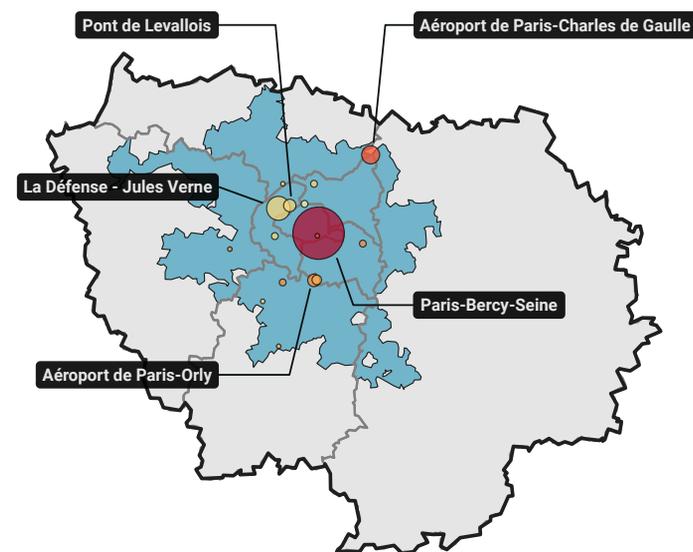
En accompagnant les acteurs pour faire émerger des solutions concrètes

En septembre 2023, la ville de Paris a annoncé la fermeture de la gare routière de Bercy aux autocars longue distance, après les Jeux olympiques et paralympiques de 2024. Cette annonce a suscité l'inquiétude des transporteurs : la gare routière de Bercy est, de loin, la gare la plus fréquentée de France.

L'action de l'ART s'est structurée en deux temps.

L'ART a tout d'abord proposé un diagnostic de la situation pour objectiver le débat. Il est synthétisé dans le bilan semestriel du marché de transport routier de voyageurs paru en septembre 2023. Plus de quatre millions de passagers transitent annuellement par la gare de Bercy, soit environ 30 % des passagers des autocars SLO et 80 % des passagers à destination de l'Île-de-France. Elle permet également à un demi-million de passagers d'effectuer une correspondance. Elle offre plus de 40 quais entièrement destinés aux services librement organisés au cœur de la capitale et autorise ainsi plus de 120 000 mouvements d'autocars par an, soit un toutes les quatre minutes. Paris-Bercy est donc une gare essentielle au marché, à la fois pour la desserte des voyageurs de Paris et de l'Île-de-France et pour son rôle de hub des réseaux français des deux opérateurs actifs à l'échelle nationale, Flixbus et Blablacar. Si aucune alternative n'était proposée, sa fermeture pourrait remettre en cause la compétitivité des lignes d'autocars SLO vers la capitale : plusieurs millions d'usagers seraient alors privés d'un mode de transport bon marché et écologique.

La gare de Bercy est le principal aménagement de transport routier d'Île-de-France



Nombre de destinations

- > 400
- 100 - 200
- 50 - 100
- 25 - 50
- 10 - 25
- < 10

Fréquentation en passagers

- > 4 000 000
- 500 000 - 1 000 000
- 250 000 - 500 000
- 100 000 - 250 000
- 50 000 - 100 000
- 10 000 - 50 000
- < 10 000

Source : ART

L'ART a, de plus, lancé une étude pour accompagner la recherche de solutions d'accueil alternatives.

En confrontant les contraintes des différentes parties prenantes, elle élabore plusieurs scénarios alternatifs à la gare de Bercy, afin d'éclairer les décisions des parties prenantes. Une réunion de lancement, réunissant toutes les parties prenantes, a eu lieu le 14 décembre 2023. S'en sont suivis des échanges bilatéraux avec les transporteurs et les sites susceptibles d'accueillir les autocars. L'étude complète sera finalisée en 2024. Elle éclairera les avantages et inconvénients liés à chaque site, en termes de qualité de service, de temps de transport pour les usagers, et de bon fonctionnement du marché des SLO.

La parole à...

Sophie Auconie

VICE-PRÉSIDENTE DE L'AUTORITÉ
DE RÉGULATION DES TRANSPORTS



**Sur les travaux de l'ART
autour de la fermeture
de la gare routière
de Paris Bercy**

**Pourquoi l'ART s'est-elle
intéressée au sujet ?**

La gare de Bercy est de loin la plus grande gare routière de France, avec 4 millions de passagers par an. C'est donc une infrastructure essentielle. Sans grande gare routière dans l'agglomération parisienne, il est impossible d'avoir une desserte d'autocar satisfaisante pour l'Île-de-France. L'ART est garante du bon fonctionnement du marché des autocars, il était naturel qu'elle s'empare du sujet.

**Quel est le rôle de l'ART
dans la recherche de sites
alternatifs ?**

La valeur ajoutée de l'ART, c'est son expertise et son impartialité. Notre rôle n'est pas de décider du site qui remplacera Bercy, mais de clarifier la situation, afin de permettre aux parties prenantes de faire un choix éclairé. Nous nous sommes attachés à définir objectivement le besoin, puis à recenser les installations existantes et les sites possibles pour la construction d'une nouvelle gare routière. Nous avons ainsi pu analyser différents scénarios, et nous prononcer sur leurs avantages et leurs inconvénients pour les usagers.

**Concrètement, où en est
l'étude ?**

Les travaux d'analyse sont quasiment achevés. Les résultats ont été transmis aux parties prenantes pour recueillir leurs remarques. Le rapport sera publié mi-juillet 2024. Ce sera ensuite aux collectivités de décider de la solution qui sera retenue.

**“ Notre rôle [est]
de clarifier la situation,
afin de permettre
aux parties prenantes
de faire un choix
éclairé. ”**



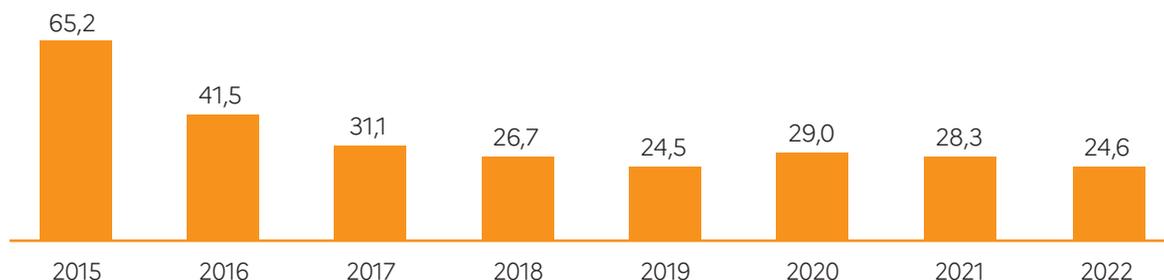
Contribuer au développement d'un mode de transport durable

La question de l'impact environnemental du transport routier de voyageurs, qui s'est posée dès la libéralisation de ce mode de transport, reste centrale en raison de l'effet incertain que celle-ci allait avoir en matière d'émissions de CO₂. L'ART suit annuellement l'évolution des émissions du secteur pour s'assurer que son bilan environnemental est favorable.

Le suivi de l'ART montre qu'un voyage en autocar émet la même quantité de CO₂ qu'un voyage en TER. Ainsi, les émissions de CO₂ globales rapportées à la fréquentation aboutissent à un facteur d'émission de 24,6 gCO₂/voyageur.km pour le SLO, soit autant que pour le TER. La tendance est nettement à la baisse : sous l'effet d'un taux de remplissage qui s'est nettement amélioré, les émissions par passager ont diminué de 60 % entre 2015 et 2022. L'autocar interurbain offre par ailleurs un bilan environnemental nettement plus favorable que la voiture individuelle, avec 111 gCO₂/voyageur.km, et que le covoiturage, avec 68 gCO₂/voyageur.km.

Globalement, la libéralisation a donc participé à la réduction des émissions de CO₂. Une analyse menée par l'ART a ainsi conclu que, en offrant à de nombreux usagers la possibilité d'éviter un déplacement en voiture, ce sont 15 kT de CO₂ qui sont économisés annuellement grâce à l'autocar interurbain, soit l'équivalent de plus de 400 000 trajets Paris-Lille en voiture.

Évolution des émissions d'un voyage en autocar (en gCO₂ par km)



Source : ART

La parole à...

Jean-Sébastien Barrault

PRÉSIDENT DE LA FNTV

Comment envisagez-vous la décarbonation du transport routier de voyageurs ?

Le transport routier de voyageurs contribue à la décarbonation des transports en offrant des déplacements en transports collectifs et en limitant les déplacements individuels. C'est pourquoi la promotion et le développement des transports en commun, du report modal et le soutien au covoiturage sont essentiels pour réduire l'empreinte carbone du secteur.

Mais la décarbonation du transport de voyageurs passe aussi par une transition vers des motorisations alternatives au diesel. Cette transition doit reposer sur un mix énergétique pour répondre à la diversité des activités de nos entreprises et aux besoins différents d'autonomie, qu'il s'agisse, par exemple, de circuits scolaires ou de voyages internationaux.

Nos entreprises sont très engagées dans le verdissement de leurs flottes, malgré les nombreux freins à lever. Un engagement fort de tous les acteurs de la chaîne de valeur transport, du constructeur à l'utilisateur, est indispensable pour atteindre la neutralité carbone voulue par l'État en 2050.



Quelles seront les principales difficultés à résoudre ?

Notre profession est confrontée depuis plusieurs années à une insuffisance d'offre industrielle européenne en autocars électriques, ce qui a conduit les transporteurs à investir dans les véhicules bioGNV ou à privilégier les carburants liquides bas carbone pour répondre aux enjeux environnementaux et de santé publique.

Les surcoûts à l'investissement sont importants pour les véhicules électriques (véhicule, bornes de recharge, aménagements des ateliers de maintenance). Le soutien public à l'investissement est aujourd'hui insuffisant par rapport aux objectifs nationaux prévus par les feuilles de route de décarbonation. Les efforts doivent être partagés par l'ensemble des acteurs de la chaîne : État, autorités organisatrices, transporteurs, constructeurs, énergéticiens. À défaut, les objectifs ne pourront être atteints.

Pensez-vous que l'ART a un rôle à jouer pour accompagner le secteur ?

L'indépendance, la neutralité et l'expertise de l'ART sont des atouts indéniables qui sont particulièrement précieux pour objectiver des enjeux complexes. Il me semble que cette approche serait de nature à encourager la transition écologique du transport routier de voyageurs dans un calendrier réaliste, économiquement viable et socialement acceptable.

“ La promotion et le développement des transports en commun, du report modal et le soutien au covoiturage sont essentiels pour réduire l'empreinte carbone du secteur. ”

RÉGULER
LES PLUS GRANDS
AÉROPORTS FRANÇAIS





05

RÉGULER LES PLUS GRANDS AÉROPORTS FRANÇAIS

PANORAMA

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

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



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

Les missions de l'ART en matière aéroportuaire

.....

1

Homologations tarifaires annuelles

L'ART procède à l'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires soumis par les exploitants des aéroports régulés.

2

Contrats de régulation économique (CRE)

L'ART est habilitée à donner un « **avis de cadrage** » en amont du CRE et un « **avis conforme** » sur le projet de CRE.

3

Principes d'allocation comptable

L'ART fixe les principes auxquels obéissent les règles d'allocation **des actifs, des produits et des charges** entre les périmètres régulés et non régulés et à l'intérieur du périmètre régulé.

4

Suivi économique et financier

L'octroi de cette mission permet à l'ART de renforcer son rôle de régulateur sectoriel, en éclairant le secteur sur la base de données collectées auprès des opérateurs et de la DGAC.

5

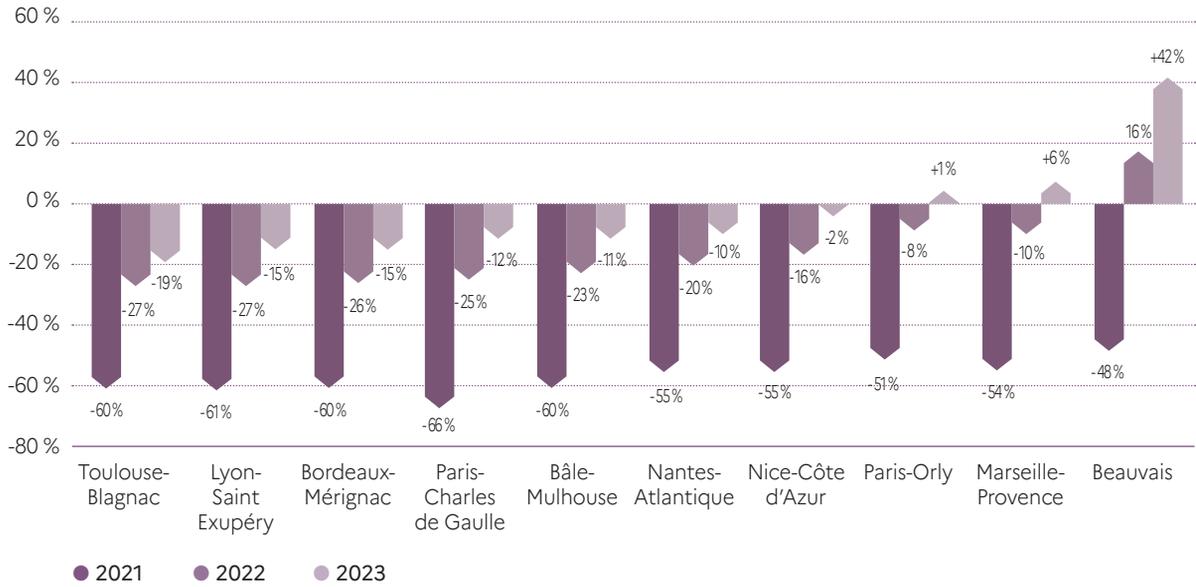
Lignes directrices, rapports et études

L'ART précise sa doctrine dans le cadre de ses missions (lignes directrices) et publie des recommandations (rapports et études thématiques).

Régulation tarifaire des redevances

Expertise sectorielle

L'évolution du trafic passager aérien en 2021, 2022 et 2023 par rapport à 2019



Source : DGAC

Chiffres clés 2023

.....

9 exploitants
d'aéroports régulés



Lignes directrices de l'ART
relatives à l'appréciation
des niveaux de coût moyen
pondéré du capital (CMPC)
des aéroports régulés

8 décisions adoptées par l'ART
en réponse à des demandes
d'homologation des tarifs
des redevances aéroportuaires
dont 5 homologations
et 3 refus d'homologation

2 consultations publiques
menées par l'ART



17 auditions par
le collège de l'ART
dont 11 auditions d'usagers
ou d'associations d'usagers



4 rapports
et études de l'ART



2023 représente pour l'ART la quatrième année de régulation dans le secteur aéroportuaire. Issue de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires et exercée initialement par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI), la régulation des tarifs des redevances des plus grands aéroports français a été confiée à l'ART par le législateur en 2019.

Malgré un contexte macroéconomique toujours perturbé par les crises géopolitiques et l'inflation, les signes de reprise du trafic se sont confirmés en 2023, avec un trafic estimé entre 81 % et 106 % de celui de 2019 sur les plateformes régulées par l'ART, dépassant ainsi pour certaines le niveau de 2019. La part du trafic des compagnies à bas coût dans le trafic des plateformes françaises a continué de progresser, en passant de 35 % en 2019 à 43 % en 2023.

En procédant à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires et de leurs modulations, l'ART a contribué à la maîtrise du niveau des tarifs des redevances payées par les compagnies aériennes aux exploitants d'aéroports, en application des principes légaux de modération tarifaire et de juste rémunération des capitaux investis par les gestionnaires d'aéroports.

L'ART a également contribué à la mise en place d'un environnement pérenne en matière de régulation économique, à même de favoriser des investissements efficaces et les investissements « verts » dans les infrastructures aéroportuaires, en publiant des lignes directrices relatives à sa méthodologie de calcul du coût moyen pondéré du capital (CMPC).

À l'issue de la consultation de plus de trente acteurs du secteur, elle a également soumis ses recommandations pour l'évolution du cadre de régulation aéroportuaire dans lequel elle préconise notamment la mise en œuvre d'un cadre de régulation pluriannuelle pour les aéroports, la création d'un régime de caisse aménagée plus incitatif pour les gestionnaires d'aéroports et un renforcement du rôle des compagnies aériennes.

Dans le cadre des missions récentes issues de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021, l'ART a publié ses premiers rapports permettant d'assurer un suivi économique et financier des aérodromes entrant dans son champ de compétence. La synthèse des données de suivi est également disponible en « datavisualisation » sur le site internet de l'ART.

Maîtriser le niveau des redevances aéroportuaires et assurer la juste rémunération des capitaux investis par les exploitants d'aéroports

Dans un contexte de reprise du trafic qui se rapproche des niveaux de 2019 et dans le cadre de sa mission d'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires, l'ART s'est assurée du respect, par les exploitants d'aéroports, de leurs obligations réglementaires. Elles concernent la modération tarifaire et la juste rémunération des capitaux investis du périmètre régulé. Les aéroports ou groupes d'aéroports entrant dans le champ de compétence de l'ART sont dans des situations contrastées, ce qui rend chacune des demandes d'homologation annuelle singulière.

Décisions rendues par l'ART en 2023 relatives aux demandes d'homologations des exploitants d'aéroports

Aéroports	Début de la période tarifaire	Date de saisine	Date de la décision	Numéro de décision	Sens de la décision
Toulouse-Blagnac	01/04/2023	18/11/2022	17/01/2023	2023-032	Homologation
Marseille-Provence	01/04/2023	23/11/2022	19/01/2023	2023-003	Refus*
Bordeaux-Mérignac	01/04/2023	30/11/2022	26/01/2023	2023-005	Refus*
Marseille-Provence	01/04/2023	08/02/2023	07/03/2023	2023-015	Homologation
Bordeaux-Mérignac	01/09/2023	31/03/2023	30/05/2023	2023-025	Homologation
Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu	01/11/2023	30/06/2023	29/08/2023	2023-041	Homologation
Bâle-Mulhouse	01/01/2024	29/09/2023	26/10/2023	2023-051	Refus*

* Refus d'homologation des redevances sauf redevance PHMR

L'intégration d'éléments issus de la nouvelle taxe sur les infrastructures de longue distance aux tarifs proposés par la société Aéroports de Paris



GROUPE ADP

La loi de finances pour 2024¹ a introduit une taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance, c'est-à-dire qui permettent les déplacements dont l'origine et la destination ne sont pas comprises dans le ressort d'une même autorité organisatrice de la mobilité².

Dans le cadre de sa proposition tarifaire annuelle soumise à l'ART en 2023, la société Aéroports de Paris (ADP) a proposé une hausse des tarifs des redevances aéroportuaires de 4,5 % en moyenne pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly à partir du 1^{er} avril 2024, afin de tenir compte de l'instauration de cette taxe. Dans

sa proposition initiale soumise à l'ART avant l'adoption de la loi de finances, la société ADP envisageait une augmentation de 1,5 % des tarifs des redevances aéroportuaires applicables sur ces mêmes aéroports.

L'ART a homologué la proposition tarifaire annuelle de la société à hauteur de + 4,5 %³, relevant que la société ADP avait choisi de ne pas faire supporter aux compagnies aériennes la totalité de la charge relative à la nouvelle taxe et que la hausse des tarifs des redevances restait modérée pour les compagnies aériennes.

L'opposition aux premières propositions tarifaires des sociétés Aéroport de Marseille-Provence et Aéroport de Bordeaux-Mérignac au titre du non-respect du critère de modération tarifaire

Au cours de l'année 2023, l'ART s'est opposée aux premières propositions tarifaires des sociétés Aéroport de Marseille-Provence (AMP) et Aéroport de Bordeaux-Mérignac (ADBM), au titre du non-respect du critère de modération tarifaire. Le régulateur a rappelé que l'exigence de modération tarifaire doit s'entendre notamment comme destinée à éviter des hausses brutales de tarifs vis-à-vis des usagers que sont les compagnies aériennes.



1. Loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 de finances pour 2024.

2. Article L. 425-4 du code des impositions sur les biens et services.

3. Décision n° 2024-001 du 18 janvier 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2024.



L'aéroport de Bordeaux-Mérignac

aéroportuaires depuis l'entrée en vigueur de la grille tarifaire au 1^{er} septembre 2021. Dans sa décision de refus d'homologation⁴, l'ART a souligné que l'exigence de modération tarifaire doit s'entendre, notamment, comme destinée à éviter des hausses brutales de tarifs. Ainsi, le régulateur rappelle qu'il convient de privilégier, indépendamment des conditions posées par l'article L. 6327-2 du code des transports, des augmentations régulières mais modérées des tarifs, de façon à lisser dans le temps leurs effets sur les usagers.

La société ADBM a alors soumis une nouvelle proposition tarifaire visant une évolution homogène des tarifs des redevances aéroportuaires de + 5 % par rapport aux tarifs en vigueur, que l'ART a homologué⁵.

La société ADBM a suggéré, dans sa première proposition tarifaire, une hausse homogène des tarifs des redevances aéroportuaires d'environ + 10 % à compter du 1^{er} avril 2023 par rapport aux tarifs précédemment en vigueur. La société ADBM justifiait l'augmentation des tarifs des redevances pour la période tarifaire 2023-2024 notamment par l'absence d'augmentation des tarifs des redevances



L'aéroport de Marseille-Provence

de l'inflation à compter du 1^{er} avril 2023. L'ART a refusé cette première proposition tarifaire⁷, constatant que la société AMP n'avait pas maintenu l'approche retenue pour la période tarifaire précédente. Elle avait alors considéré comme modérée la hausse des tarifs dans la mesure où l'instauration de la redevance de préfinancement assurait une prise en compte de l'effort global demandé aux usagers. Or, aucun changement de circonstances relatif, notamment, à la situation des usagers ou à la qualité du service qui leur est rendu par l'exploitant de la plateforme, ne justifiait une telle augmentation.

La société AMP a alors soumis au régulateur une nouvelle proposition tarifaire, prévoyant, d'une part, la suppression de la redevance temporaire pour préfinancement et, d'autre part, une augmentation de 4,9 % des tarifs des redevances. L'ART a cette fois considéré que la société AMP a pris en compte l'effort global demandé aux usagers et a répondu à leurs attentes. De fait, la hausse a été considérée comme modérée et l'ART a homologué⁸ la proposition tarifaire.

La société AMP a soumis à l'homologation de l'ART une proposition tarifaire incluant à la fois une redevance temporaire pour le préfinancement d'une nouvelle aérogare (dans le cadre de travaux relatifs au projet « cœur d'aéroport* ») et une hausse moyenne globale des redevances de + 5,1 %⁶ au titre

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

5. Décision n° 2023-025 du 30 mai 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2023.

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

7. Décision n° 2023-003 du 19 janvier 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille-Provence à compter du 1^{er} avril 2023.

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

* Le projet « Cœur d'aéroport » vise à unifier et rationaliser des bâtiments anciens, à mettre les équipements en conformité avec les dernières normes européennes et à améliorer la qualité de service aux passagers. Le nouveau Terminal 1 est constitué d'une seule zone d'enregistrement (au lieu de quatre), un seul point de contrôle sûreté (au lieu de quatre) et une seule zone commerciale.

Le saviez-vous ?

Comment évaluer le caractère modéré de l'évolution du niveau des redevances ?

L'ART doit s'assurer, en vertu de l'article L. 6327-2 du code des transports, que les tarifs et leurs modulations sont non discriminatoires et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée.

Dans toutes ses décisions, l'ART tient compte de la jurisprudence du Conseil d'État, qui a précisé⁹ que la règle de la modération tarifaire « a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs ». L'exigence de modération tarifaire vise en effet à éviter des hausses brutales de tarifs. L'ART considère en conséquence qu'il convient de privilégier des augmentations régulières mais modérées des tarifs, de façon à lisser dans le temps leurs effets sur les usagers.

Le niveau de modération tarifaire conforme n'étant pas défini par les textes actuellement en vigueur, l'ART l'apprécie au cas par cas en tenant compte des circonstances particulières de chaque espèce. Parmi les éléments à prendre en compte figurent notamment les projets prévus sur la plateforme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers ou le système de caisse défini par arrêté.



9. Conseil d'État, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.

Le refus par l'ART des propositions tarifaires de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse et de la société Aéroports de Lyon au titre du non-respect du critère de juste rémunération des capitaux investis

EuroAirport®

BASEL MULHOUSE FREIBURG

L'aéroport de Bâle - Mulhouse

Dans le cadre de la gestion de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, l'établissement public EuroAirport a proposé, pour la période tarifaire 2024, un gel des tarifs des redevances aéroportuaires libellés en euros, hors redevance d'usage des dépôts pétroliers et redevance d'assistance aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (PHMR).

Dans le cadre de son étude de la proposition tarifaire, l'ART a constaté que :

- le trafic réalisé en 2022 était supérieur aux prévisions anticipées par l'EuroAirport. Ce trafic a généré notamment un chiffre d'affaires réel de l'ensemble des activités du périmètre régulé en hausse par rapport aux estimations initiales ;
- le taux de change euro / franc suisse constaté en 2022 était également plus favorable à l'EuroAirport que l'hypothèse de taux de change retenue par l'exploitant dans ses projections financières établies dans le contexte de dépréciation de l'euro par rapport au franc suisse au cours de l'année ;
- le niveau de la base d'actifs régulés (BAR) réellement constaté à fin 2022 était quant à lui inférieur au niveau prévisionnel.

Ainsi, en procédant aux projections financières réajustées pour la période tarifaire considérée, l'ART a observé que le retour sur capitaux investis du périmètre régulé pour 2024 était manifestement trop élevé. La proposition tarifaire soumise par l'EuroAirport étant susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2024, l'ART s'est opposée à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires¹⁰.

L'aéroport n'a pas proposé de nouveaux tarifs suite à cette décision et a préféré reconduire les tarifs en vigueur pour une nouvelle année (voir le focus « Qu'est-ce que l'année blanche ? »).

¹⁰. Décision n° 2023-051 du 26 octobre 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2024.



L'aéroport de Lyon

En 2023, la société Aéroports de Lyon (ADL) a soumis une première proposition tarifaire à laquelle l'ART s'est opposée¹¹. L'ART a également refusé d'homologuer¹² la seconde proposition tarifaire de l'exploitant.

L'ART a notamment estimé que la seconde proposition tarifaire, bien que prévoyant une baisse des tarifs de 12,8 %, était de nature à conduire à une rémunération excessive des capitaux investis par l'exploitant sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2024-2025 et, partant, ne satisfaisait pas la condition de juste rémunération posée à l'article L. 6327-2 du code des transports. En effet, le niveau de rentabilité prévisionnelle estimé par la société ADL prenait en considération des niveaux de risques excessifs, conduisant à le sous-estimer, alors même que celui-ci excédait d'ores et déjà le niveau de coût moyen pondéré du capital (CMPC) retenu par l'exploitant lui-même aux bornes du périmètre régulé.



Dans la mesure où la dernière homologation de tarifs date de plus de vingt-quatre mois, l'ART a décidé de s'engager, courant 2024, dans un processus de fixation des tarifs. Dans ce cadre, elle s'est engagée à conduire une consultation des usagers et à veiller à concilier au mieux les besoins de financement des investissements de la société ADL avec le cadre juridique actuel.

11. Décision n° 2024-007 du 25 janvier 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry à compter du 1^{er} mai 2024.

12. Décision n° 2024-023 du 21 mars 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry à compter du 1^{er} mai 2024.

fOCUS

Qu'est-ce que l'année blanche ?

Le processus d'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires prévu par le cadre juridique actuel permet *de facto* aux exploitants d'aéroports de ne pas baisser le niveau des redevances malgré une amélioration éventuelle des conditions économiques. Ces derniers peuvent en effet maintenir une année supplémentaire les tarifs homologués par l'ART sur la période tarifaire précédente. Ce n'est qu'à l'issue d'une période de vingt-quatre mois suivant la dernière homologation que l'ART peut, conformément aux dispositions législatives et réglementaires actuelles, s'autosaisir pour fixer les tarifs.

Dans ces conditions, les exploitants d'aéroports peuvent choisir de ne présenter pour homologation des tarifs qu'une année sur deux, offrant, dans la pratique, la possibilité d'une année « blanche » au cours de laquelle les tarifs précédemment homologués peuvent être maintenus. Ainsi, s'ils estiment que les tarifs d'une année N sont plus favorables que ceux qui résulteraient d'une nouvelle proposition respectant les principes tarifaires posés par les textes pour l'année suivante, ils peuvent les conserver sans se voir imposer une baisse de leur montant par l'ART, quand bien même ces tarifs conduiraient à une rémunération des capitaux engagés excessive. En pratique, cette année blanche a été utilisée par de nombreux exploitants d'aéroports.

L'État a annoncé en décembre 2023 une réforme en s'appuyant en partie sur les recommandations de l'ART dans son rapport sur les « *Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports* » publié en septembre 2023, visant à créer les conditions d'une régulation pluriannuelle en s'appuyant sur les contrats de régulation économique (CRE). Cette réforme de la régulation aéroportuaire permettrait notamment d'éviter les écueils de cette « année blanche ».



**Favoriser
le dialogue entre
les compagnies
aériennes et
les exploitants
d'aéroports**

Mise à jour de la liste des usagers devant transmettre des informations aux exploitants d'aérodromes préalablement à la tenue de la commission consultative économique

L'ART a actualisé¹³ la liste des usagers devant transmettre des informations aux exploitants des aérodromes, préalablement à la tenue de la commission consultative économique. Dans la mesure où chaque aéroport a des caractéristiques de trafic propres, l'ART établit une liste nominative par aéroport afin de permettre aux exploitants des aérodromes concernés de disposer d'informations utiles pour élaborer la tarification des redevances appliquées à chacun des aérodromes.

13. Décision n° 2023-061 du 14 décembre 2023 listant les usagers visés à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports.



.....

Liste consolidée des usagers devant transmettre des éléments aux exploitants des aérodromes

	Usagers désignés pour chaque aérodrome	
Bordeaux-Mérignac	5	Air France, Air Nostrum , EasyJet, Ryanair et Volotea.
Lyon-Saint Exupéry et Lyon-Bron	13	Air Algérie, Air France, Air Nostrum, British Airways , EasyJet, European Air Transport Leipzig, KLM-Royal Dutch Airlines, Lufthansa, Maersk Air Cargo, Transavia France, Tunisair, Turkish Airlines et Volotea.
	1	Pan Européenne Air Service.
Marseille-Provence	13	Air Algérie, Air Corsica, Air France, Air Nostrum, ASL Airlines, EasyJet , European Air Transport Leipzig, Lufthansa, Ryanair, Transavia France , Tunisair, Twin Jet et Volotea.
Nantes-Atlantique	5	Air France, EasyJet, Ryanair, Transavia France et Volotea.
Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu	18	Air Corsica, Air France, Air Hamburg, Air Nostrum , Azur Hélicoptère, British Airways, EasyJet, GlobeAir, Héli Air Monaco, Héli Sécurité, Lufthansa, Monacair, Netjets Transportes Aereos, Norwegian, Swiss, Vistajet, Volotea et Wizz Air.
	1	Netjets Transportes Aereos.
Toulouse-Blagnac	9	Air France, Air Nostrum, Airbus Industrie, Airbus Transport International, EasyJet, Lufthansa, Ryanair, Twin Jet et Volotea.
Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly	12	Air China International, Air France, Delta Air Lines, EasyJet, Emirates, European Air Transport Leipzig, Fedex Express, Lufthansa, Qatar Airways, Turkish Airlines, United Airlines et Vueling Airlines.
	6	Air Caraïbes, Air France, EasyJet, Royal Air Maroc, Transavia France et Vueling Airlines.
Paris-Le Bourget	0	-

Note : **en vert**, les nouveaux usagers auxquels s'applique l'obligation de transmettre les éléments.
L'ART n'a pas à prendre de décision en ce qui concerne l'aérodrome de Bâle-Mulhouse en application de l'article 3 de l'arrêté du 31 août 2022 modifiant l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012.

Conformément à la législation applicable, l'ART s'assure de la validité des listes des usagers sur chaque plateforme en les actualisant en tant que de besoin sur la base des données de trafic collectées annuellement auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

Lorsqu'une commission consultative économique (CoCoÉco) est réunie pour émettre un avis sur les modalités d'établissement et d'application des redevances, les compagnies aériennes dont le trafic est significatif sur un aéroport transmettent à l'exploitant d'aéroport, préalablement à la tenue de la commission, certaines informations telles que (i) leurs prévisions de trafic, (ii) les prévisions quant à la composition et l'utilisation envisagée de leur flotte d'avion sur l'aéroport concerné, (iii) leurs projets de développement et (iv) leurs besoins sur les aéroports.

L'ART a adopté des lignes directrices¹⁴ dans lesquelles elle rend publique la méthodologie et les critères à partir desquels est établie la liste des usagers pour chaque aéroport concerné. Ces lignes directrices précisent que l'ART actualise ces listes en tant que de besoin. L'ART considère que les critères établis par classement permettent de retenir les usagers dont le trafic est le plus significatif. Le seuil proposé, établi en pourcentage du trafic global, permet de tenir compte du volume et du niveau de concentration du trafic, très variable entre les aéroports, **sans prédéterminer un nombre prédéfini d'usagers selon les plateformes.**

Mise en demeure de la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest de réunir la commission consultative économique de l'aéroport de Nantes-Atlantique



L'ART est attentive au respect des dispositions relatives à la consultation des usagers par les exploitants d'aéroports et à l'obligation prévue à l'article R. 6325-61 du code des transports de réunir une commission consultative économique (CoCoÉco) au moins une fois par an.

Le non-respect des obligations légales est susceptible de donner lieu à l'ouverture d'une procédure de recherche et de constatation de manquement par l'ART et, le cas échéant, à une procédure de sanction.

La dernière CoCoÉco de l'aéroport Nantes-Atlantique s'étant réunie pour la dernière fois le 13 décembre 2021, le collège de l'ART a décidé, le 18 janvier 2024, d'ouvrir une instruction tendant à la recherche et à la constatation de manquements qui l'a conduite à mettre en demeure la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest (AGO) de réunir la CoCoÉco¹⁵.

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

15. Décision n° 2024-015 du 8 février 2024 portant mise en demeure de la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest pour non-respect des obligations résultant de l'article R. 6325-61 du code des transports.

L'intervention effective des usagers dans la détermination des règles d'allocation comptable est essentielle selon l'ART



L'ART a rappelé que l'intervention effective des usagers est requise dans la détermination et la modification des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges.

L'allocation comptable revêt un caractère sensible du fait que les actifs et certaines charges communes doivent être alloués soit sur le périmètre régulé soit sur le périmètre non régulé en fonction de règles fondées sur les principes édictés par l'ART, notamment le principe de transparence entre exploitants d'aéroports et compagnies aériennes.

L'ART a rappelé¹⁶ qu'en application du principe de transparence mentionné dans ses lignes directrices¹⁷, les évolutions envisagées des règles d'allocation doivent être présentées aux usagers dans des conditions permettant « leur intervention effective dans la détermination de ces règles ».

L'ART a noté qu'en dépit d'une réelle qualité d'échanges entre la société ADP et les compagnies aériennes pendant un cycle de réunions qui s'est tenu durant presque une année entre 2022 et 2023 à ce sujet, la plupart des usagers a regretté n'avoir eu connaissance de la position de la société ADP sur les différentes propositions de modifications de règles d'allocation comptable que par un envoi de documents effectué quinze jours avant la séance de la CoCoÉco du 25 juillet 2023.

Tel est notamment le cas en ce qui concerne les règles d'allocation relatives aux surfaces communes et aux infrastructures communes d'accès. Ces règles représentent cependant une part significative des coûts et des actifs alloués aux différents périmètres d'activités de la société ADP et constituent des points d'achoppement majeurs entre les usagers et l'exploitant. D'une manière générale, près de la moitié des actifs et des charges peut être allouée selon une clé de répartition comptable.

Pour les travaux à venir, l'ART a recommandé à la société ADP, d'une part, d'échanger avec les usagers de manière à tenir compte des avis de chacune des parties prenantes, formulés au fur et à mesure des discussions, d'autre part, de prévoir un délai plus long que le délai formel minimum de quinze jours lorsqu'il s'agit de communiquer la documentation relative à l'allocation comptable. Ce délai est justifié par la complexité, le volume de la documentation ainsi que son cadre particulier de mise en conformité des règles d'allocation comptable selon les principes établis par l'ART.

16. Décision n° 2024-001 du 18 janvier 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2024.

17. Décision n° 2022-024 du 31 mars 2022 portant détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges pour les aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports.

RÉGULER
LES PLUS GRANDS
AÉROPORTS FRANÇAIS

**L'expertise
sectorielle au service
d'une gestion
plus efficiente
des aéroports**

**Publication des lignes
directrices de l'ART
sur le calcul du coût
moyen pondéré du capital
(CMPC) et sa méthodologie
pour l'évaluation de
la « juste rémunération »
des capitaux investis**

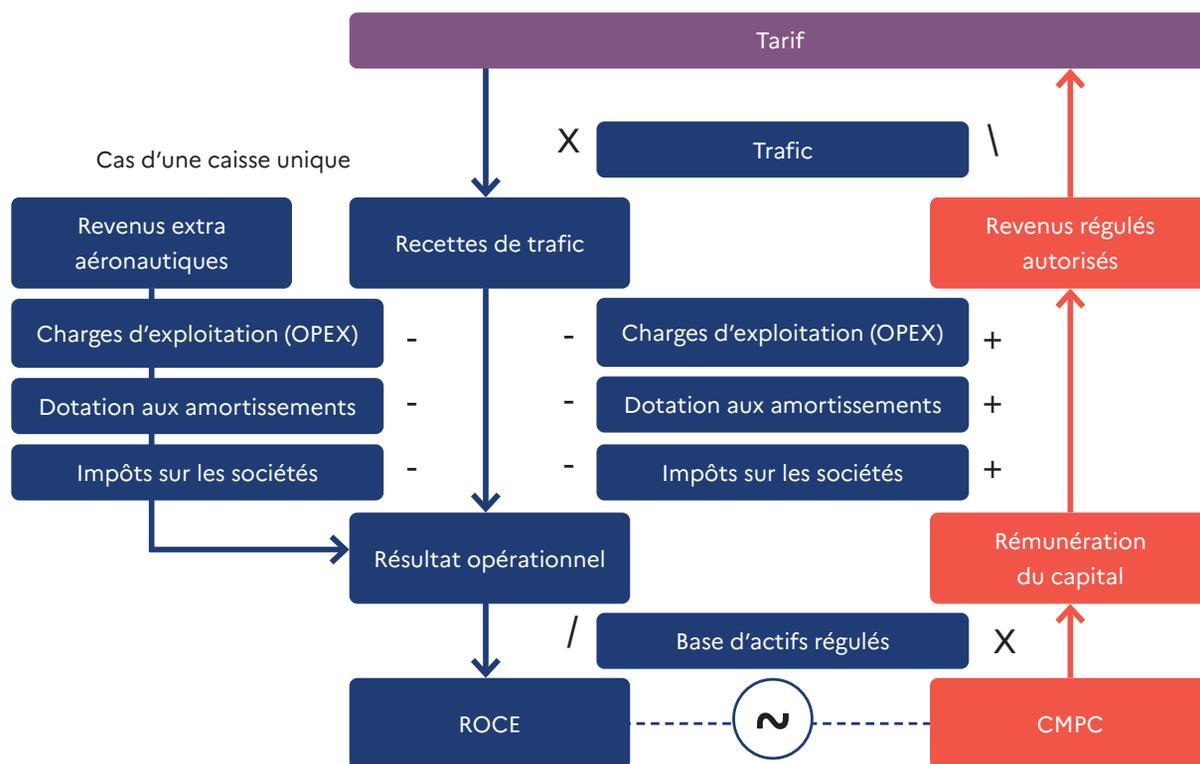
Aux termes d'une large consultation des parties prenantes, l'ART a mis à jour sa méthodologie de calcul du CMPC du périmètre d'activités régulées des aéroports. Les lignes directrices¹⁸ visent à contribuer à la mise en place d'un environnement stable, robuste et pérenne en matière de régulation économique, à même de favoriser des investissements efficaces dans les infrastructures aéroportuaires, dans l'intérêt des voyageurs.

18. Décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023 portant adoption de lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports.



La juste rémunération des capitaux investis s'apprécie au regard du CMPC. À cette fin, le taux de retour sur les capitaux investis (« return on capital employed » ou « ROCE » en anglais) est calculé en application de l'article 3 de l'arrêté du 16 septembre 2005 et comparé au CMPC, « estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables », conformément à l'article L. 6325-1 du code des transports.

.....
La juste rémunération des capitaux investis s'apprécie au regard du CMPC.



Notes : en **bleu** les modalités de calcul du ROCE et en **rouge** le processus de comparaison entre le ROCE et le CMPC, par le biais d'une fixation des tarifs.

Source : ART

Ce graphique représente le mode de calcul pour apprécier la juste rémunération des capitaux investis par l'exploitant d'aéroport. Le retour sur les capitaux engagés (ROCE) par l'exploitant d'aéroport est égal au CMPC (coût moyen pondéré du capital)

05

Ces lignes directrices doivent favoriser la création d'un environnement stable et pérenne en matière de régulation, et notamment des investissements efficaces dans l'ensemble des infrastructures aéroportuaires françaises, dans l'intérêt des utilisateurs finaux.

Si les grands principes de détermination du CMPC sont fixés par la loi, différentes modalités de calcul sont envisageables, sans qu'un consensus puisse se dégager tant dans la littérature financière ou parmi les praticiens qu'entre les parties prenantes du secteur (gestionnaires d'aérodromes et compagnies aériennes). Des chocs géopolitiques et sanitaires récents se sont accompagnés d'une réévaluation à la hausse du risque des activités aéroportuaires par les acteurs de marché et d'une augmentation des taux d'inflation et des taux d'intérêt observés. L'ART a souhaité initier cette démarche afin de mieux tenir compte de ce contexte bouleversé, où les conditions de financement des nouveaux actifs s'écartent du taux de rémunération nécessaire pour couvrir le coût moyen de financement des actifs historiques. Les hypothèses et méthodes de calcul à mettre en œuvre pour l'estimation des différents paramètres entrant dans la détermination du CMPC se sont basées sur une recherche de consensus. Lorsque cela n'a pas été possible, la démarche a permis d'identifier des points d'équilibre entre des positions parfois antagonistes des différents acteurs du marché.

Par souci de transparence, l'ART a publié deux autres documents.

- Une note explicitant les évolutions intervenues par rapport aux éléments soumis à consultation publique, au regard des observations formulées par les répondants.
- Un exemple permettant d'illustrer la mise en œuvre de ce cadre méthodologique pour la détermination du CMPC du périmètre régulé d'un aéroport régional fictif.



focus

Les recommandations concrètes de l'ART pour améliorer l'efficacité du cadre de régulation des plus grands aéroports français ont permis d'accompagner la réforme lancée fin 2023



L'ART a publié en septembre 2023 des préconisations pour l'évolution du cadre réglementaire aéroportuaire¹⁹, sur lesquelles l'État a entendu en partie s'appuyer. Le ministre chargé des transports a annoncé en novembre

2023 au congrès de l'Union des Aéroports Français (UAF) une réforme de la régulation aéroportuaire pour l'année 2024.

Après avoir consulté plus de trente acteurs du secteur, l'ART a préconisé la mise en place d'un cadre de régulation pluriannuelle pour les aéroports, la mise en place d'un régime de caisse aménagée plus incitatif pour les aéroports et un renforcement du rôle des compagnies aériennes dans le cadre des consultations.

L'ART propose de faire de la régulation pluriannuelle des tarifs

des redevances aéroportuares, dans le cadre de contrats de régulation économique (CRE*), le principe, et de l'homologation annuelle l'exception.

Face aux limites observées par le système actuel d'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuares, l'ART recommande de favoriser le recours au CRE, outil déjà disponible, en l'améliorant. Le processus d'homologation annuelle – qui constitue l'unique modalité de régulation des tarifs des redevances aéroportuares mise en œuvre depuis la prise de compétence de l'ART – soulève des difficultés pour l'ensemble des parties prenantes, principalement du fait de sa lourdeur et de la faible visibilité donnée aux acteurs, notamment pour le financement des investissements

L'ART préconise également d'ouvrir la possibilité d'une évolution du modèle de caisse des exploitants d'aéroport vers une caisse aménagée, dont le taux de reversement des bénéfices économiques générés par les activités commerciales serait fixé dans les contrats et

19. Rapport : Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation des aéroports, septembre 2023.

* Conclu entre l'État et les exploitants d'aéroports, le CRE précise les conditions d'évolution des tarifs des redevances sur une période pluriannuelle d'une durée maximale de cinq ans. L'article L.6325-2 du code des transports prévoit qu'il s'incorpore aux conventions de concession d'aéroports conclus par l'État. Le contrat de régulation économique est soumis à l'avis conforme de l'ART.

focus suite...

tiendrait compte de leurs liens avec les activités aéroportuaires. L'ART estime que le système de caisse doit résulter, avant tout, d'un partage de valeur équilibré entre les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes. La situation des aéroports étant évolutive et spécifique selon chacun, l'ART recommande qu'une évolution du système de caisse vers une caisse aménagée soit conditionnée à la conclusion d'un CRE, qui fixerait, pour la durée du contrat, les modalités de partage des bénéfices économiques des activités commerciales. Ces modalités devraient reposer sur un reversement des profits des activités commerciales vers les activités aéronautiques calibré à partir des bénéfices économiques réalisés par les premières.

L'ART recommande de renforcer la concertation et la transparence entre les exploitants des aéroports et les compagnies aériennes dans le cadre de l'élaboration des CRE.

Cela passe par une simplification de la procédure d'élaboration des CRE et par la mise en place d'un rôle renforcé de l'ART qui lui permettrait d'intervenir plus en amont de l'avis conforme qu'elle doit rendre. L'ART est également convaincue qu'une réorganisation des modalités de consultation et un meilleur accès aux informations pertinentes permettront d'améliorer le dialogue et la transparence entre exploitants d'aéroports et compagnies aériennes. À cet effet, l'ART a effectué plusieurs

propositions : (i) modifier la composition des CoCoÉco pour renforcer la représentation des compagnies aériennes et la prise en compte de leur vote, (ii) augmenter la fréquence des rencontres entre compagnies aériennes et exploitants, par des réunions formelles dédiées à des sujets spécifiques (investissement, qualité de service) et (iii) améliorer la qualité des informations fournies aux compagnies aériennes, pour une compréhension aisée des modalités de fixation des tarifs.

L'ART propose enfin d'engager des réflexions sur une régulation différenciée et à la demande des parties selon les aéroports, comme le permettent les textes européens.

Actuellement, en France, la loi prévoit une homologation annuelle systématique des tarifs des redevances aéroportuaires pour chacun des aéroports entrant dans le champ de compétence de l'ART. Or, la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires prévoit d'autres modes de régulation, en particulier celui d'une régulation à la demande des parties, en cas de désaccord. S'il n'apparaît pas opportun de prévoir un tel mode de régulation pour l'ensemble des aéroports, une régulation différenciée, combinant à la fois un mode de régulation systématique et un mode de régulation à la demande des parties spécifique à chaque aéroport, présenterait de nombreux avantages.

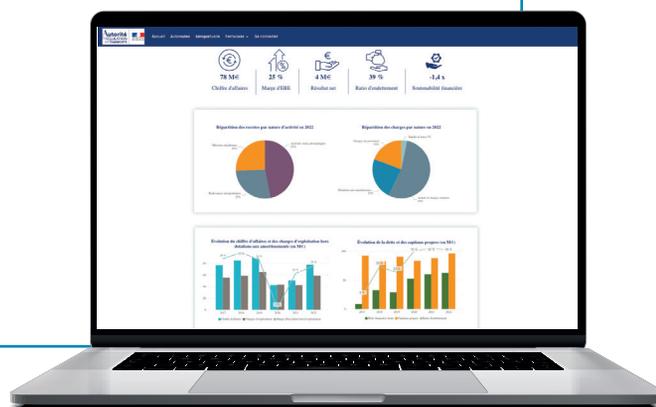
Le saviez-vous ?

L'ART a lancé un tableau de bord digitalisé (datavisualisation) de suivi économique et financier des aéroports régulés

Un tableau de bord digitalisé* présente désormais les données économiques et financières harmonisées par aéroport. Les informations collectées sont divisées en trois onglets et permettent d'accéder à diverses informations telles que les caractéristiques de l'aéroport, l'évolution du trafic et les données financières.

À la suite d'une consultation publique portant sur le retour d'expérience au titre du premier rapport de suivi économique et financier publié en janvier 2023, l'ART a fait le choix d'harmoniser ses publications en ligne avec ce qui est fait dans les autres secteurs. La publication de ces données s'inscrit dans la mission qui a été confiée à l'ART d'éclairer le débat public en favorisant la transparence et l'information de l'ensemble des parties prenantes, permettant ainsi d'appuyer la décision publique. Il vise, d'autre part, à améliorer la compréhension du secteur par le régulateur dans le cadre de sa mission d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires.

L'ART avait publié un premier rapport de suivi économique et financier en janvier 2023, dont le format a été allégé au sein d'une plaquette annuelle actualisée et contextualisée.



* Note : <https://opendata.autorite-transport.fr/>

Les enjeux environnementaux et de qualité de service dans les travaux du Forum de Thessalonique

Au cours de l'année 2023, le Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires a clôturé les travaux relatifs à la production de deux notes, l'une portant sur les pouvoirs et missions des autorités de supervision indépendantes, l'autre relative aux modulations des redevances environnementales.

Le Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes (ASI) est un groupe d'expert qui conseille la Commission européenne sur la mise en œuvre de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires. Il contribue à promouvoir les bonnes pratiques de régulation économique

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



Le rôle du régulateur dans la supervision des investissements d'aéroport et de la qualité de service

Le régulateur ne se substitue pas à l'exploitant d'aéroport dans la définition de ses besoins d'investissement mais peut en superviser l'adéquation au regard de l'efficacité (coût/qualité) recherchée. Il peut également vérifier si le niveau de redevances aéroportuaires acquittées par les compagnies aériennes reflète le standard de qualité de service attendu.

Bien que les régulateurs européens ne soient souvent pas habilités à contrôler l'opportunité des choix d'investissements aéroportuaires ni à évaluer leur bon niveau de coûts, ils ont en revanche la possibilité d'évaluer au titre de la régulation des redevances l'adéquation entre les investissements proposés et les critères et objectifs définis dans la directive 2009/12/CE, notamment le bilan coût/efficacité des investissements. Les informations relatives à la planification des investissements font l'objet d'une supervision partielle par le régulateur qui ne se substitue pas à l'exploitant dans les choix et les niveaux d'investissements mais peut être habilité à en superviser l'efficacité par rapport aux coûts.



05

Le premier considérant de la directive établit clairement la nécessité pour les gestionnaires d'aéroport percevant des redevances pour les services liés aux installations de fonctionner d'une manière efficace en termes de coûts. Les investissements ont en effet une incidence sur la base d'actifs régulée (BAR) et sur le niveau des redevances. Le considérant 14 de la directive précise également que les grands projets d'infrastructure doivent être appropriés et présenter un rapport coût/efficacité satisfaisant car ces installations ont une incidence significative sur le niveau des redevances aéroportuaires.

Les informations relatives à la planification des investissements font également partie du processus de consultation des usagers. Les redevances aéroportuaires doivent refléter le niveau de service dont bénéficient les usagers de l'aéroport. Ainsi, le régulateur peut être amené à suivre l'adéquation entre les standards de qualité et l'efficacité par rapport aux coûts, à leur transparence, leur caractère non discriminatoire, et l'éventuelle consultation des usagers. En ce qui concerne les aéroports en caisse aménagée, il est recommandé de donner la prérogative claire au régulateur d'accéder à toute information pertinente relative au périmètre non régulé, pour vérifier par exemple la bonne allocation des actifs, des charges et des produits entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé.



focus

Focus sur la régulation aéroportuaire et les enjeux environnementaux

Le forum de Thessalonique a adopté fin 2023 une position commune relative aux modulations environnementales des redevances aéroportuaires et recommande une approche globale et unifiée à l'échelle européenne ou mondiale. Certains aéroports européens ont souhaité introduire de nouvelles modulations de la redevance atterrissage en fonction des émissions de CO₂ des aéronefs dite « modulation CO₂ » pour inciter les compagnies aériennes à utiliser des aéronefs moins émetteurs de CO₂, comme c'est le cas par exemple en France sur l'aéroport de Lyon-Saint Exupéry.

Les régulateurs européens membres du Forum de Thessalonique recommandent d'utiliser des inducteurs tarifaires directement liés au niveau de pollution des aéronefs et d'éviter d'autres critères comme la Masse Maximum du Décollage (MMD). Afin d'estimer le niveau de pollution de l'aéronef sur une base objective, l'exploitant d'aéroport doit utiliser des normes reconnues qui puissent être harmonisées au niveau européen. Il est également recommandé que le signal prix utilisé pour les modulations CO₂ soit harmonisé au niveau européen ou mondial par le biais des orientations de l'Union européenne ou de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). En effet, une mesure réduite à l'échelle d'un seul aéroport peut générer des effets d'évitement en ce qu'elle inciterait les compagnies aériennes à redéployer les aéronefs les plus polluants sur des liaisons entre aéroports n'ayant pas adopté de modulations, laissant le volume global de CO₂ inchangé. La modulation doit également constituer un signal de prix efficace, en ayant une ampleur suffisante tout en tenant compte des coûts externes que les compagnies aériennes paient déjà à travers d'autres mesures environnementales.

Au-delà des modulations des redevances, le sujet environnemental est de plus en plus intégré dans les choix stratégiques des gestionnaires d'aéroport, notamment sur les décisions d'investissements. Par exemple, les aéroports se dotent de nouveaux équipements d'électrification côté piste qui permettent, d'une part, aux aéroports de réduire l'utilisation des groupes mobiles thermiques (GPU)²⁰ et, d'autre part, aux compagnies aériennes de réduire leurs consommations de kéroène liées à l'utilisation des moteurs auxiliaires de puissance notamment (APU)²¹ - ces derniers permettant d'alimenter l'avion au sol pour le chauffage et la climatisation notamment. L'ART ne dispose pas de pouvoirs pour remettre en cause ou imposer ces choix d'investissements spécifiques à chaque exploitant d'aéroport mais a récemment homologué plusieurs propositions avec l'introduction de redevances relatives à la mise en œuvre de ces nouveaux services publics aéroportuaires, lesquels peuvent faire l'objet d'une redevance accessoire.

L'ART considère que ces évolutions sont conformes aux principes généraux applicables aux redevances. S'agissant des aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu par exemple, l'ART a homologué²² en 2023 une nouvelle redevance accessoire relative au déploiement, sur l'ensemble des postes éloignés de la plateforme, des prises de courant 50 hertz permettant l'alimentation des groupes mobiles électriques 400 hertz afin de réduire, voire supprimer, l'utilisation des groupes actuels thermiques ou des moteurs auxiliaires de puissance.



20. Ground Power Unit.

21. Auxiliary Power Unit.

22. Décision n° 2023-041 du 29 août 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2023.

La parole à...

Damien Cazé

DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE

Quel est, selon vous, le rôle d'un régulateur aéroportuaire ?

Le régulateur aéroportuaire - l'ART ou la DGAC selon les domaines et les aéroports concernés - doit, avant tout, chercher le point d'équilibre entre les différents acteurs du secteur aérien. Les principaux déterminants de cet équilibre sont le prix des billets et la qualité de service offerts aux passagers, les investissements réalisés par les exploitants d'aéroport pour que l'infrastructure soit performante et la compétitivité de notre industrie avec les enjeux sociaux et de souveraineté qui en découlent. Le régulateur aéroportuaire doit également accompagner la maîtrise des potentielles externalités négatives du secteur aérien et, plus spécifiquement, sa dynamique de décarbonation.

Enfin, il me semble essentiel que le régulateur, tout en restant dans son rôle, s'attache à donner de la lisibilité et de la transparence aux acteurs, pour qu'ils puissent anticiper et comprendre le cadre réglementaire dans lequel ils opèrent mais aussi orienter leurs décisions vers les priorités que le niveau politique donne au secteur aérien.



Quels sont les enjeux de la réforme de la régulation aéroportuaire, pour la DGAC ?

Depuis fin 2022, un projet ambitieux de réforme de la régulation aéroportuaire a été mené pour permettre aux aéroports régionaux de l'État de rendre plus soutenables leurs cycles d'investissement, en créant les conditions d'une nouvelle régulation économique pluriannuelle. Cette réforme vise notamment à (i) mettre en place un modèle de caisse aménagée destinée à améliorer la soutenabilité des cycles d'investissement des aéroports, en les incitant à maîtriser l'ensemble de leurs coûts et à développer les activités extra-aéronautiques, (ii) faire des contrats de régulation économique (CRE) l'outil central de la régulation, (iii) rééquilibrer les relations entre les parties prenantes lors de l'élaboration du CRE et (iv) inciter les exploitants aéroportuaire à investir dans la transition écologique.

Quelle est votre vision de la stratégie de décarbonation des aéroports ?

Les investissements que vont devoir réaliser les exploitants aéroportuaire, les prestataires d'assistance en escale et les transporteurs dans les prochaines années seront considérables et vont marquer une rupture avec les cycles de développement passés. Il apparaît indispensable de trouver le juste point d'équilibre entre chaque acteur du secteur.

Les exploitants aéroportuaire et les prestataires d'assistance en escale ont également un rôle majeur à jouer. Tous les leviers doivent être mobilisés : de l'autonomie de la consommation énergétique à la rénovation énergétique des bâtiments, en passant par la décarbonation des opérations au sol ou encore le déploiement de panneaux photovoltaïques.

“ Le régulateur aéroportuaire doit avant tout chercher le point d'équilibre entre les différents acteurs du secteur aérien. ”

RÉGULER LES DONNÉES
ET SERVICES NUMÉRIQUES
DE MOBILITÉ





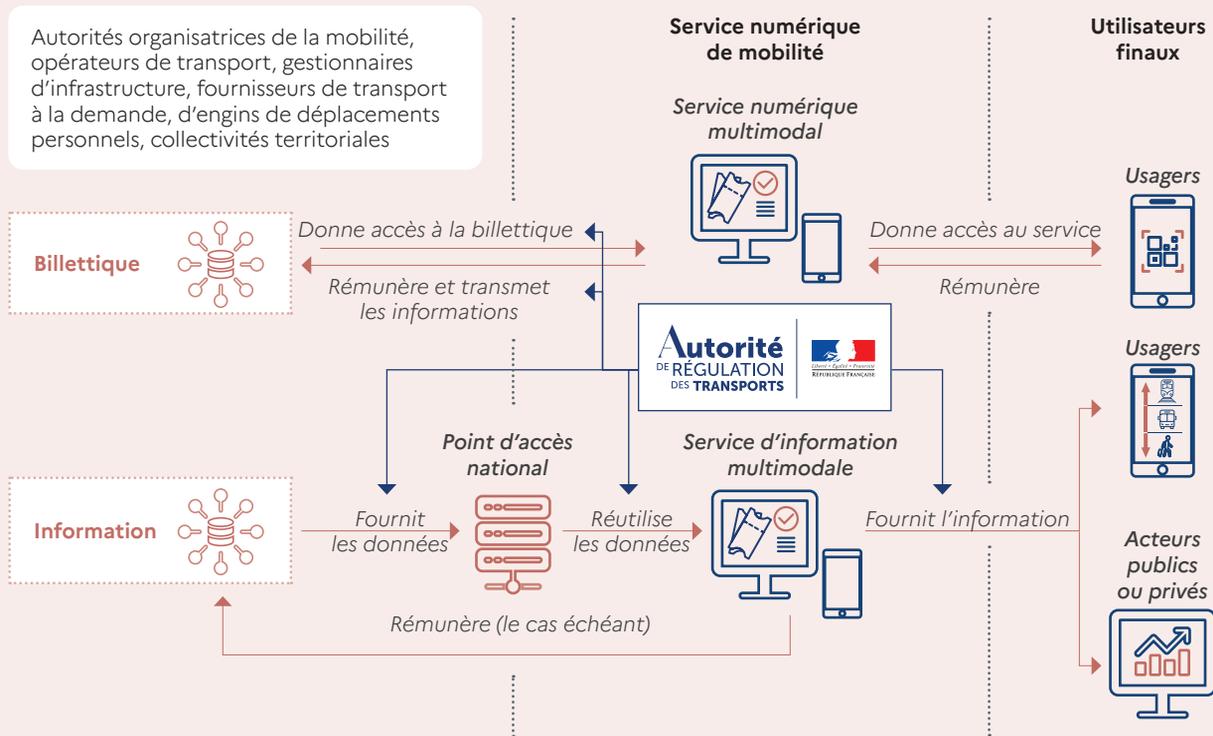
06

RÉGULER LES DONNÉES ET SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ

PANORAMA

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

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



Source : ART

L'ouverture des données de mobilité

Chiffres clés 2023

Données de transport :

1175 

jeux de données versés
sur le point d'accès national
transports.data.gouv.fr*

Données en temps réel :

144 

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

Utilisateurs :

47 

utilisateurs déclarés

Données théoriques :

72,1%  des Français

vivent dans une AOM
couverte par des données
de transports collectifs
théoriques

563 

jeux de données
de transport collectif
ouverts

Réutilisations :

271 

réutilisations déclarées

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

* Un jeu inclut, de manière non exhaustive, les données relatives aux horaires des transports en commun, aux temps d'attente pour le prochain passage, au nombre de vélos disponibles à une station, à la forme du réseau routier, au nombre de places de parking.

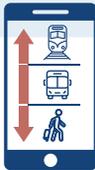
Le saviez-vous ?

Quels sont les différents types de services numériques de mobilité ?

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

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

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



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

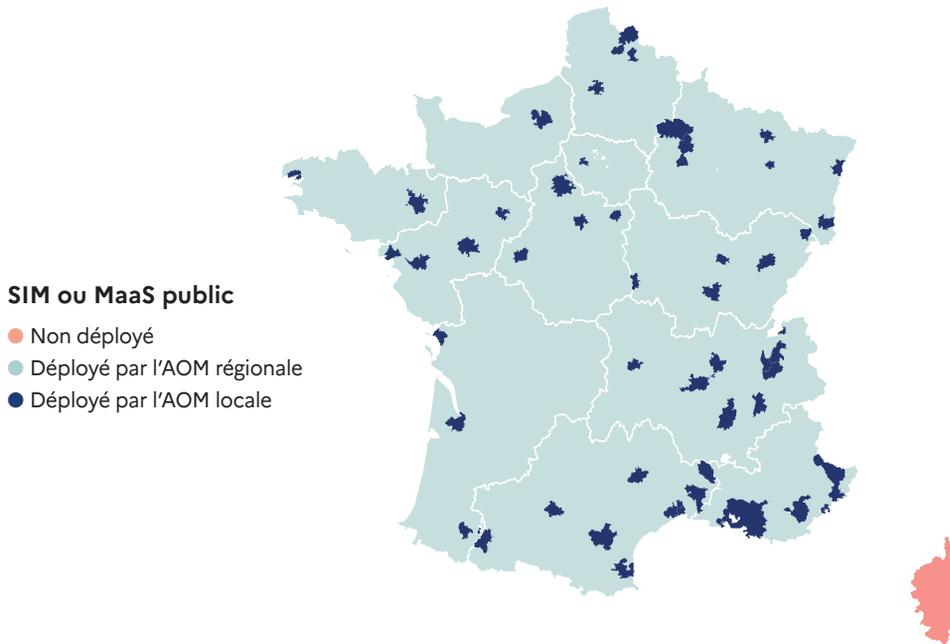


Fournir des services intégrant plusieurs fonctionnalités comme l'information et la billetterie : on parle alors de **Mobilité par association de services (MAS)** ou *Mobility as a Service (MaaS)*.



Services numériques de mobilité

Disponibilité d'un service numérique de mobilité



Chiffres clés 2023

Services d'information multimodale :

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

61 services publics (AOM) et **12** privés

Services associant information et billettique multimodales (MaaS) :

31 services d'information et de billettique multimodales déployés

et **11** services en projet ou en cours d'expérimentation

Source : ART, données PASSIM

An aerial photograph of a city, likely Paris, with a network of white hexagons and dots overlaid on the image, symbolizing digital connectivity. The text 'RÉGULER LES DONNÉES ET SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ' is positioned in the upper left corner.

RÉGULER LES DONNÉES ET SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ

Les services numériques de mobilité, tels que les sites internet ou les applications mobiles permettant de s'informer sur un itinéraire ou des horaires, d'acheter un titre de transport, voire de procéder à sa validation en ligne, sont de nature à faciliter les déplacements des voyageurs et notamment l'usage de plusieurs modes de transport, sans attendre aux points de correspondance. L'ART accompagne le développement de ces services et contribue ainsi à favoriser l'accès, par les usagers finaux, à des informations et à des services de billettique de qualité.

Dans la mesure où les services numériques de mobilité facilitent l'usage de services de transports moins carbonés comme les transports collectifs, l'action de l'ART, qui vise à appuyer leur développement et à veiller à la fiabilité et à la qualité de l'information mise à disposition, contribue directement à la décarbonation des transports et à la transition écologique. Par ailleurs,

en permettant une comparaison des offres de services de transport – notamment sur le plan tarifaire – et la possibilité d'acheter tout titre de transport quel que soit le service utilisé via les services numériques multimodaux, l'ART favorise également un accès des usagers à des services de transport aux meilleurs prix.

L'ART s'est attachée, tout au long de l'année 2023, à ce que ses actions puissent concourir à une couverture géographique plus étendue de l'information voyageur – ce, en portant notamment une attention particulière aux données environnementales – et à une plus grande transparence et fiabilité de cette information. Afin de garantir des conditions favorables au développement des services numériques multimodaux (brique billettique), l'ART a notamment, en 2023, régulièrement consulté les acteurs de l'écosystème et veillé à clarifier le cadre juridique qui encadre leur activité.



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

Les services numériques de mobilité entendent œuvrer à ce que la simplicité d'usage obtenue sur la route par le triptyque « navigation fiable / carte bancaire / télépéage » soit transposée pour les transports collectifs. Les services numériques constituent ainsi un levier potentiel pour favoriser un usage moindre des véhicules particuliers au profit d'autres modes de transport moins carbonés. L'ART veille à garantir des conditions favorables à leur déploiement.

Poursuivre l'accompagnement de l'ouverture des données de mobilité indispensables aux services délivrant des informations multimodales aux voyageurs

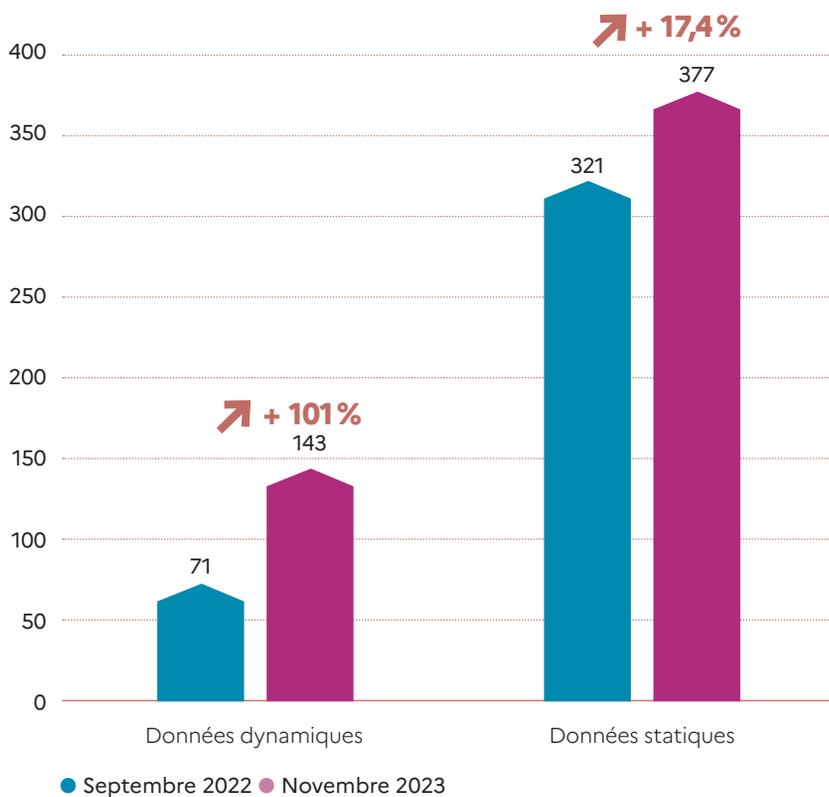
L'ART a, dans le cadre d'une première campagne de contrôle 2022-2023, réalisé des rappels à la réglementation auprès de 97 producteurs de données pour favoriser la publication plus large des données de transport collectifs.

- 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 dynamiques¹ respectivement.
- Elle a également permis de valider la conformité quasi-complète (95 %) des données statiques de transport en commun en France.



1. Les données statiques (ou théoriques) renvoient notamment aux informations relatives aux arrêts, aux lignes, aux horaires. Les données dynamiques concernent notamment les informations sur la situation en temps réel et les éventuelles perturbations (grèves, travaux).

Sur la première campagne de contrôle 2022-2023 de l'ART, la publication des données statiques a poursuivi une bonne dynamique. Celle des données en temps réel doit encore progresser, et témoigne des difficultés techniques que rencontrent les producteurs de données pour ce faire



Source : ART

L'année 2023 a également été marquée par le lancement, par l'ART, d'une deuxième campagne de contrôle 2023-2024 de l'ouverture et de la réutilisation des données.

Celle-ci poursuit quatre grands objectifs :

- augmenter la publication des données en temps réel, notamment celles relatives aux perturbations ;
- étendre les contrôles au-delà des seules données des transports collectifs : données des véhicules et engins partagés, covoiturage et pistes cyclables ;

- contribuer à une meilleure qualité et interopérabilité des données, en contrôlant le respect des exigences techniques des formats de publication des données statiques et dynamiques ;

- accroître la publication, ainsi que la réutilisation, des indicateurs relatifs aux impacts environnementaux des transports.

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

L'ART a, dans son rapport sur les services numériques multimodaux et son deuxième rapport multimodal, fait état du développement du secteur et de ses effets sur les pratiques de mobilité. Elle dresse deux principaux constats.

01 S'il jouit d'une dynamique certaine, l'écosystème des services numériques de mobilité se caractérise par un degré d'intégration servicielle limité. D'une part, la voiture demeure peu intégrée à l'offre des services existants. Ces derniers ne touchant en conséquence pas ou peu les automobilistes, leur impact attendu sur le report modal et le trafic routier apparaît compromis. D'autre part, les services billettiques semblent réservés aux services numériques des opérateurs de transports, les services numériques à l'initiative d'acteurs indépendants d'un opérateur de transport ne présentant généralement pas cette option.

02 Les effets de ces services sur les choix modaux et la progression de l'intermodalité - et par conséquent sur les émissions des gaz à effet de serre (GES) - ne sont pas établis à date. Afin de mieux informer les usagers et faciliter la prise en compte des effets environnementaux des transports par ceux-ci, la loi « climat et résilience » fixe depuis 2021, des objectifs environnementaux aux calculateurs d'itinéraires ; (i) informer les utilisateurs des impacts environnementaux de leurs déplacements, et (ii) leur proposer, lorsqu'elles existent, des alternatives décarbonées.

L'ART a, au cours de l'année 2023, rappelé à plusieurs reprises les enjeux inhérents au déploiement des services numériques de mobilité en soulignant leur impact potentiel en matière de report modal. Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, est notamment intervenue, dans le cadre des Rencontres nationales du transport public (RNTP) 2023, sur la thématique « Comment les services numériques de mobilité peuvent-ils répondre aux enjeux environnementaux ? ».



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

La confiance des voyageurs dans les solutions de déplacement qui leur sont proposées et la précision des informations qui leur sont transmises constituent des conditions nécessaires à l'usage des services numériques de mobilité par les voyageurs. En amont, les services numériques de mobilité doivent disposer de données complètes et publiées dans un format adéquat afin de faciliter leur réutilisation. En aval, ils doivent classer les propositions de déplacement qu'ils suggèrent de façon transparente, sans biais ni discrimination afin de ne pas induire les voyageurs en erreur.

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



L'ART a publié, en juin 2023, un deuxième état des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité² publiées sur le point d'accès national (PAN) dont les principaux enseignements en matière de qualité des données sont les suivants :

- en raison de données absentes ou non exploitables, les services numériques de mobilité ne peuvent pas encore proposer une information totalement fiable aux voyageurs ;
- 20 % des jeux de données statiques demeurent partiellement inexploitables du fait d'un non-respect des spécifications des formats sous lesquels ces données devraient être mises à disposition ;

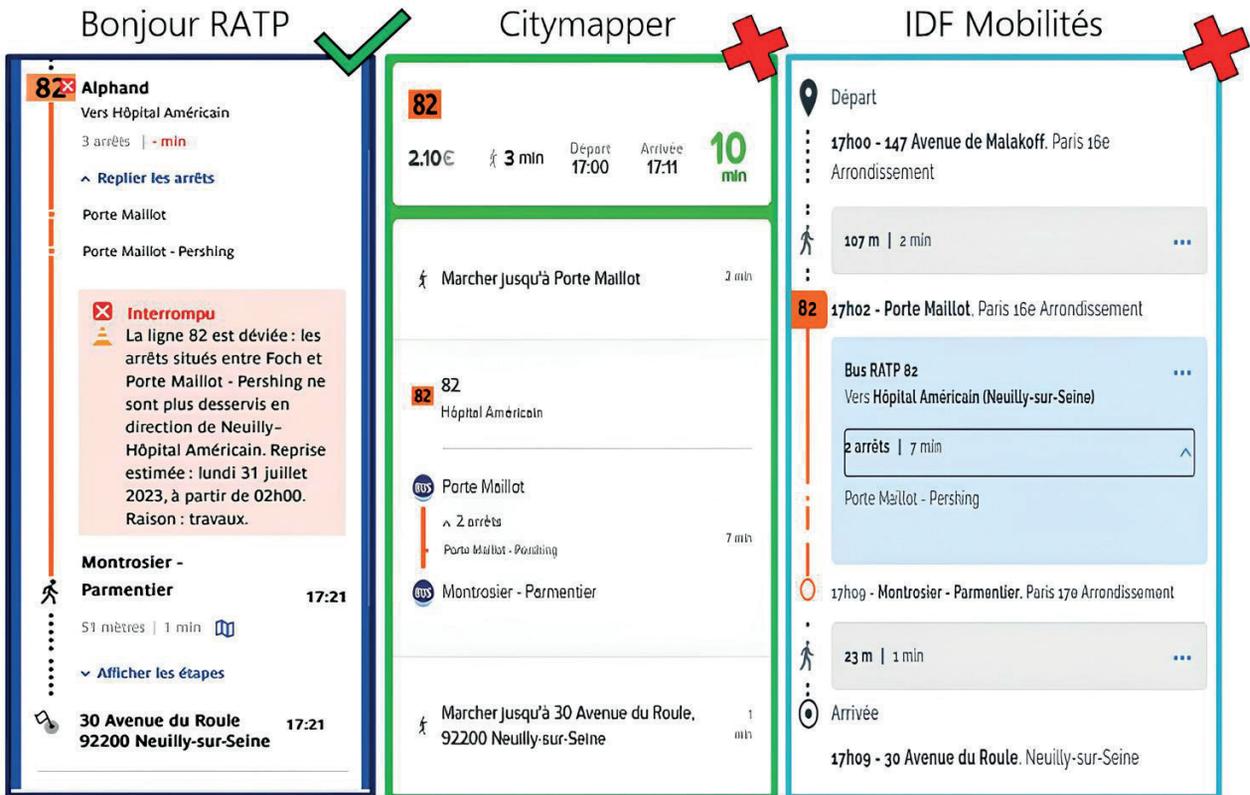
- si 61 % des jeux de données dynamiques sont exploitables, l'absence de correspondance entre ces données et les données statiques sur lesquelles elles reposent est préjudiciable à leur réutilisation.

Dans le cas spécifique de la région Île-de-France par exemple, la publication des données de perturbation est incomplète ou effectuée dans des formats difficilement utilisables. Ceci complexifie la prise en compte et le relais des informations de travaux et de grèves par les services numériques et peut nuire à la fiabilité des calculs d'itinéraires.

2. https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/04/ouverture_et_utilisation_donnees_mobilite_2023.pdf

.....

Comparaison de l'information relative aux travaux affectant le réseau de bus RATP



Source : ART

✓ Présence d'informations relatives aux travaux

✗ Absence d'informations relatives aux travaux

L'ART a, au cours de l'année 2023, maintenu un dialogue constant avec l'écosystème des services numériques de mobilités (décideurs publics et acteurs opérationnels) afin, d'une part, de les sensibiliser quant à l'importance de la bonne publication des données de mobilités (intervention des services dans le cadre d'une conférence initiée par ITxPT³ en septembre 2023,

participation de l'ART aux groupes de travail de la Commission de normalisation - CN03 -) et, d'autre part, de contribuer à l'évolution du cadre réglementaire associé (révision du règlement délégué européen 2017/1926 concernant la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux – MMTIS).

3. Association européenne à but non lucratif qui contribue à des projets européens, tels DATA4PT, pour la mise en œuvre du règlement délégué européen 2017/1926 sur l'ouverture et l'utilisation des données de mobilité.

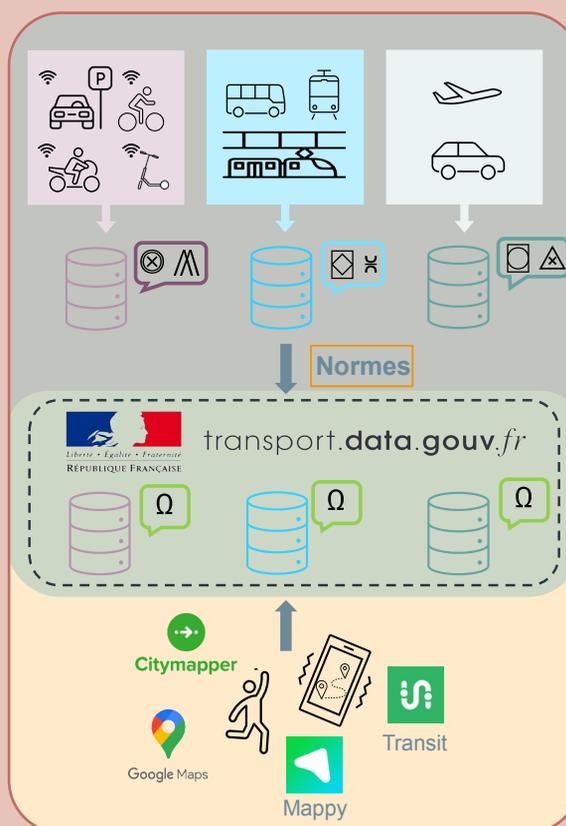
Participer aux travaux de normalisation en France

Dans un contexte de développement de services numériques présentant des offres de déplacement multimodales et sans couture : l'interopérabilité entre systèmes (leur capacité à échanger de l'information facilement et sans perte) constitue un enjeu d'envergure. À cette fin, le règlement délégué (UE) 2017/1926 impose le respect de normes (soit un ensemble de règles

« d'écriture » tels NeTEX et SIRI) dans le processus de publication des données de mobilité sur le point d'accès national. Les normes françaises en matière de billetterie sont élaborées au sein de la commission de normalisation CN03, par des groupes de travail dédiés auxquels l'ART participe activement.

La publication de données de mobilités, en provenance d'opérateurs variés et décrivant de multiples aspects de la mobilité, repose sur des **normes et standards spécifiques...**

...afin de garantir leur réutilisation rapide et facilitée par d'éventuels fournisseurs de **services numériques de mobilité**



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

Le suivi par l'ART en 2023 du développement des services numériques de mobilité⁴ amène le régulateur à plusieurs constats :

- 01⁷ les règles de réutilisation des données numériques de mobilité – et en particulier l'obligation de classer de manière transparente les solutions de déplacement proposées aux voyageurs – ne sont pas systématiquement respectées en ce que certains critères de classement (comme « recommandé ») présentent des défauts de transparence ;
- 02⁷ les critères de classement des itinéraires en transport à la demande (véhicules de transport avec chauffeur - VTC notamment) apparaissent moins objectifs que ceux des itinéraires suggérés en transports collectifs. Ces derniers semblent être objectifs pour la grande majorité des contrôles effectués par l'ART.



4. <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2023/05/les-services-numeriques-multimodaux-2023.pdf>

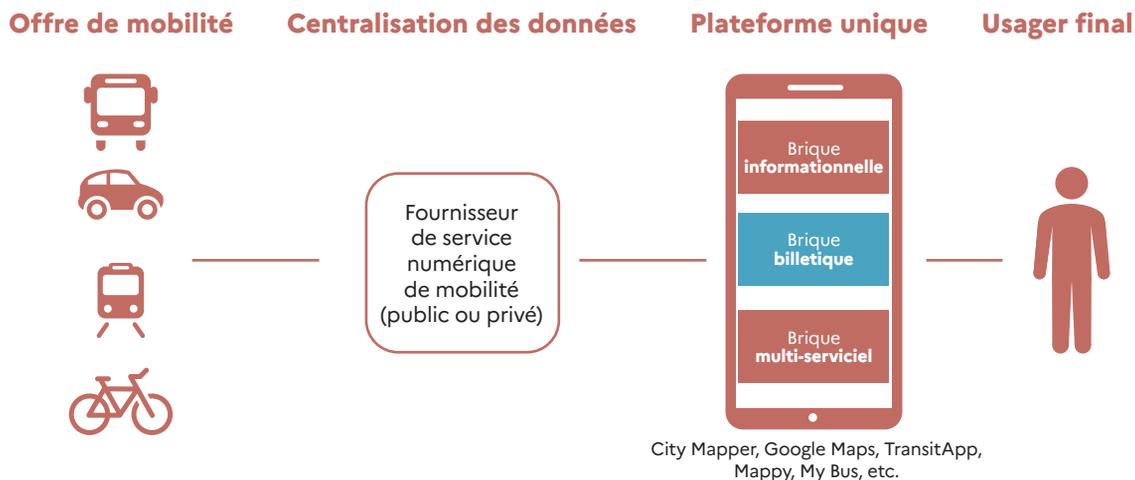
Contribuer à une mobilité fluide, à prix maîtrisés

Les services numériques multi-modaux constituent la fonctionnalité « billettique » de l'écosystème des services numériques de mobilité. Ils concourent notamment à la simplification de l'appréhension, par les voyageurs, de la gamme tarifaire des services de mobilité. Ils permettent ainsi la réalisation de choix plus éclairés par des usagers plus en capacité de comparer les alternatives de déplacement dont ils disposent selon leur prix.

Le saviez-vous ?

Les services numériques multimodaux constituent la fonctionnalité/brique billettique des services numériques de mobilité

Les services numériques multimodaux (SNM) s'inscrivent dans un écosystème plus large d'outils regroupés sous l'appellation de « services numériques de mobilité ». Introduits par l'article 28 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités dite « LOM », ils permettent la vente de services de mobilité. Ils se distinguent des services d'information multimodale dont l'activité se restreint uniquement à la fourniture d'information relatives à différents modes de transports.



Suivre le développement des services numériques multimodaux afin d'identifier d'éventuels freins à l'expansion de ce marché



L'ART a publié, en mai 2023, un premier rapport sur les services numériques multimodaux et effectué deux constats.

- Le développement de services « billettique » intégrés est mis à mal par l'existence de freins d'ordres technique, contractuel et organisationnel.
- La consultation des acteurs de l'écosystème rend compte des difficultés qu'ils rencontrent à appréhender le cadre réglementaire de leur activité.

Contribuer à la clarification du cadre réglementaire des services numériques multimodaux auprès des acteurs de l'écosystème afin de favoriser le développement d'une brique billettique

En 2023, l'ART a consulté les acteurs de l'écosystème des services numériques multimodaux afin, d'une part, de comprendre la manière dont ils interprètent le cadre juridique de leur activité, d'autre part, d'identifier les dispositions pour lesquelles le régulateur pourrait éclairer les acteurs sur la manière dont il entend les interpréter dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs.

L'ART inscrit également son action dans une démarche de dialogue et de pédagogie. Elle a ainsi, en 2023, participé aux groupes de

travail à l'initiative de la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM) et réalisé une formation à l'École des Ponts ParisTech (ENPC) afin de clarifier certains volets de la loi d'orientation des mobilités et informer les acteurs sur les possibilités de saisines de l'ART, notamment aux fins de règlement de différends. Fabien Couly, directeur de l'Observatoire des marchés de l'ART, est également intervenu dans le cadre d'une table ronde organisée par Trainline et le Club des régulateurs.

La parole à...

Karima Delli
DÉPUTÉE EUROPÉENNE



Quels sont, selon vous, les grands enjeux liés à la révision de la directive STI ?

J'ai soutenu au Parlement européen la révision de la directive STI, parce que je suis persuadée que l'Europe doit devenir un écosystème de la multimodalité au service d'une mobilité durable, accessible et en toute sécurité. La stratégie européenne des données et, en particulier, des systèmes de transport intelligents, va dans ce sens.

Les technologies sont véritablement utiles lorsqu'elles apportent des réponses au défi de notre temps. Le problème majeur de notre siècle c'est le dérèglement climatique et la lutte pour en limiter son impact.

Dans ce contexte, les données sont la ressource précieuse de notre siècle, le moteur de l'économie de demain. Bien sûr, cette situation présente des défis extraordinairement compliqués : les risques sur la cybersécurité, la surveillance, l'éthique, l'utilisation de matériaux rares...

Mais la vraie question c'est celle-ci : à qui appartiennent ces données ? Dans l'économie verte de demain, les données doivent être partagées au plus grand nombre. Face aux GAFAM et BATX, notre seule opportunité est de construire une plateforme de la mobilité unique au niveau européen, nécessaire à l'industrie, aux citoyens et au climat.

Quels seraient, selon vous, les grands enjeux liés au projet de règlement sur les services numériques multimodaux (MDMS) que porterait la Commission ?

Nous attendons les propositions de la Commission européenne, sur le transport combiné, d'une manière globale, et sur les MDMS, en particulier, afin de faciliter le transport des passagers dans l'Union européenne.

Les outils numériques sont des leviers formidables pour assurer le développement de l'intermodalité grâce à l'interopérabilité des différents services. Il faut encourager la coopération entre les opérateurs de transport public et les plateformes de covoiturage ou d'autopartage, par exemple.

Malgré les multiples défis liés à la cybersécurité et la protection des données, je pense que nous devons aller davantage vers des offres de ticketing simplifiées, regroupant l'ensemble des moyens de transport.

Dans ce contexte, quel rôle envisagez-vous pour l'ART afin d'accompagner le développement des services numériques de mobilité ?

Le rôle de l'ART dans l'accompagnement des services numériques de mobilité sera central. Le régulateur devra à la fois contrôler et soutenir le développement de ces pratiques via des mesures encourageantes, tout en adoptant une approche multimodale.

Ce rôle doit se traduire à travers deux volets :

- d'une part, contrôler la qualité des données mises à la disposition des utilisateurs afin de proposer aux voyageurs l'ensemble des itinéraires et modes de transports possibles pour réaliser un trajet ;
- d'autre part, s'assurer du respect des obligations relatives au partage des données et à leur protection afin de développer les solutions de billetterie numérique en toute sécurité.

“ Les outils numériques sont des leviers formidables pour assurer le développement de l'intermodalité grâce à l'interopérabilité des différents services. ”

L'ACTION EUROPÉENNE
EN 2023





07



**L'ACTION EUROPÉENNE
EN 2023**

L'action européenne de l'ART en 2023 : participer à la construction d'un espace européen pour une mobilité sans couture

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

Une démarche pro-active pour l'amélioration du cadre de régulation européen...



... En échangeant régulièrement avec des parlementaires européens

- Entretien en novembre entre Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, et le député européen Dominique Riquet, membre de la commission des transports et du tourisme au Parlement européen, dans le cadre de l'élaboration des orientations stratégiques 2024-2029 de l'ART et sur la proposition de règlement européen sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen.
- Entretien en décembre entre Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, et le député européen Pascal Canfin, président de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire au Parlement européen, dans le cadre de l'élaboration des orientations stratégiques 2024-2029 de l'ART, concernant les questions environnementales.

La parole à...

Dominique Riquet
DÉPUTÉ EUROPÉEN

Quels sont les enjeux structurants de la politique européenne des transports aujourd'hui ?

La première chose est l'application des textes déjà adoptés, comme le quatrième paquet ferroviaire. La situation des opérateurs historiques, qui sont pour certains dans une situation irrégulière voire illégale, le démontre. De même, la régulation et l'ouverture de la vente de titre de transports, notamment dans le ferroviaire, sont des enjeux majeurs de l'ouverture à la concurrence du secteur.

Au-delà de ces points, on ne peut pas ne pas parler de la décarbonation et de la difficulté à faire suivre les investissements. La fourniture de carburants compatibles avec le Green Deal, l'infrastructure de ravitaillement et l'infrastructure elle-même représentent des besoins évalués, pour les 10 à 15 ans à venir, à 1500 milliards d'euros. Nous restons loin d'avoir identifié les sources de financement potentielles crédibles.



Comment percevez-vous le rôle de l'ART ?

Le rôle de l'ART est de mettre de l'ordre dans un système qui demeure en France mal régulé. C'est une mission très importante alors que persiste souvent la loi du plus fort dans l'indifférence de l'autorité politique.

La création de cette autorité était un progrès considérable et ses Présidents ont toujours été à la hauteur de la tâche, en ce qu'ils ont défendu l'indépendance de la structure. Il faut renforcer ses moyens, à la fois administratifs et financiers, et faire en sorte que ses avis soient suivis d'effets.

Quels sont les principaux apports du règlement sur le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) adopté en 2023 ?

Ils sont nombreux ! Le premier est d'essayer d'unifier de manière normative les modes de transport dans l'ensemble de l'Union, en mettant en évidence les priorités infrastructurelles définies par mode. En deuxième lieu, il s'agit d'essayer de faire rentrer le dentifrice des projets nationaux dans le tube européen. C'est un objectif compliqué à mener à bien dans le sens où la cohérence européenne des projets nationaux laisse souvent à désirer. Enfin, un apport majeur de ce nouveau règlement est d'intégrer les projets d'infrastructure dans les objectifs du Green Deal, tout en défendant l'industrie européenne à travers ses produits à l'exportation.

“ Il faut renforcer les moyens de l'ART (...) et faire en sorte que ses avis soient suivis d'effet. ”

... En se positionnant sur des enjeux structurants dans le cadre de réformes initiées dans le secteur ferroviaire

- **Projet de lignes directrices de la Commission européenne sur la tarification de l'accès au réseau ferroviaire : courrier de l'ART à la direction générale de la mobilité et des transports (DG Move) - juillet 2023.**
- **Proposition de règlement de la Commission européenne sur l'utilisation des capacités ferroviaires : courrier de l'ART à la DG Move - novembre 2023.**

L'ART soutient cette initiative qui offre l'opportunité d'améliorer les conditions tarifaires d'accès au réseau ferroviaire et, ainsi, de contribuer au développement du mode ferroviaire dans un contexte de transition écologique des transports. Elle estime, d'une part, s'agissant des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, que les lignes directrices devraient favoriser l'inscription de la régulation tarifaire de l'accès au réseau dans une démarche incitative à la performance pour ses gestionnaires, tant sur le volet des coûts que sur celui de la qualité de service. D'autre part, s'agissant de la tarification des services internationaux, l'ART soutient la mise en œuvre d'une option « *Calling Party Pay* » pour permettre l'instauration d'un guichet unique.

L'ART considère que le dispositif général envisagé par la proposition de règlement est de nature à améliorer significativement l'utilisation des capacités de l'infrastructure et à favoriser le développement du mode ferroviaire, pour les liaisons domestiques comme transfrontalières. Elle émet toutefois plusieurs réserves s'agissant de l'articulation des rôles des régulateurs nationaux et de leur réseau, l'*European Network of Rail Regulatory Bodies* ou ENRRB, et de la gouvernance de ce dernier.

Investir les réseaux européens de régulation existants et nouvellement créés



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

État des lieux de la régulation dans les terminaux de marchandises, rapport sur l'approche économique du calcul des coûts et de la tarification des installations de services, publication du 11^e rapport d'observation des marchés ferroviaire, réflexions sur l'initiative de la Commission européenne visant à mieux gérer et coordonner la capacité ferroviaire européenne et la gestion du trafic, sont quelques-uns des travaux que l'IRG-Rail a réalisés en 2023 (pour plus de détails, voir le focus sur l'IRG-Rail dans le chapitre 1 « Réguler le ferroviaire » du rapport d'activité).

- **Présidence de l'IRG-Rail en 2023 assurée par la *Bundesnetzagentur* (BNetzA), le régulateur allemand**
- **31 régulateurs**
- **6 groupes de travail permanents**
- **7 publications**
- **Plus de 40 réunions des groupes de travail**



Single European Railway Area Forum (SERAF)

Le 4 mai et le 4 octobre 2023 se sont tenues les deux premières réunions du *Single European Railway Area Forum* (SERAF), rassemblant, sous l'égide de la Commission européenne, les principales parties prenantes du système ferroviaire européen, notamment l'Agence européenne pour les chemins de fer, les régulateurs nationaux, les gestionnaires d'infrastructure ou encore les entreprises ferroviaires.

Le SERAF a pour mission d'assister la DG Move dans la préparation de propositions législatives ou d'initiatives politiques et d'établir une coopération entre la Commission, les États membres et les parties prenantes.

Différents sous-groupes seront créés afin de traiter de sujets spécifiques tels que la révision de la directive 2012/34/UE ou encore les processus de coordination dans le cadre de la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités ferroviaires.

fOCUS

Vers un ENRRB aux pouvoirs renforcés avec la réforme européenne sur les capacités ferroviaires ?

Le 23 novembre 2023 s'est tenue la réunion du *European Network of Railway Regulatory Bodies* (ENRRB), rassemblant, sous l'égide de la Commission européenne, le réseau des régulateurs ferroviaires. L'ART a notamment présenté la tarification de l'accès au réseau ferré français pour la période 2024-2026. La question de l'évolution de l'ENRRB dans le cadre de la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités ferroviaires publiée en juillet par la Commission a également été abordée.

L'ENRRB aujourd'hui

Établi en 2013, l'ENRRB est un réseau dont la mission principale est de faciliter la coopération active entre les régulateurs et l'échange d'informations. Il constitue également une plateforme privilégiée de dialogue entre les régulateurs nationaux et la Commission.

L'ENRRB de demain ?

La proposition de règlement prévoit la modification des missions et des pouvoirs de l'ENRRB dans le cadre de l'application des règles relatives aux capacités ferroviaires. Tout d'abord, la proposition envisage un approfondissement de la collaboration des régulateurs nationaux au sein de l'ENRRB, en leur octroyant par exemple la possibilité de mener des consultations ou enquêtes conjointes. En outre, la proposition renforce les tâches de l'ENRRB, notamment en coordonnant toutes les activités de coopération des régulateurs nationaux et en faisant la promotion de l'harmonisation des décisions des régulateurs s'agissant des services ferroviaires internationaux. Le futur ENRRB aurait également la possibilité de rendre des avis ou recommandations et d'élaborer des principes et pratiques communs. Enfin, l'organisation de l'ENRRB évoluerait et comprendrait un conseil des régulateurs, un secrétariat ainsi que des groupes de travail.



Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires

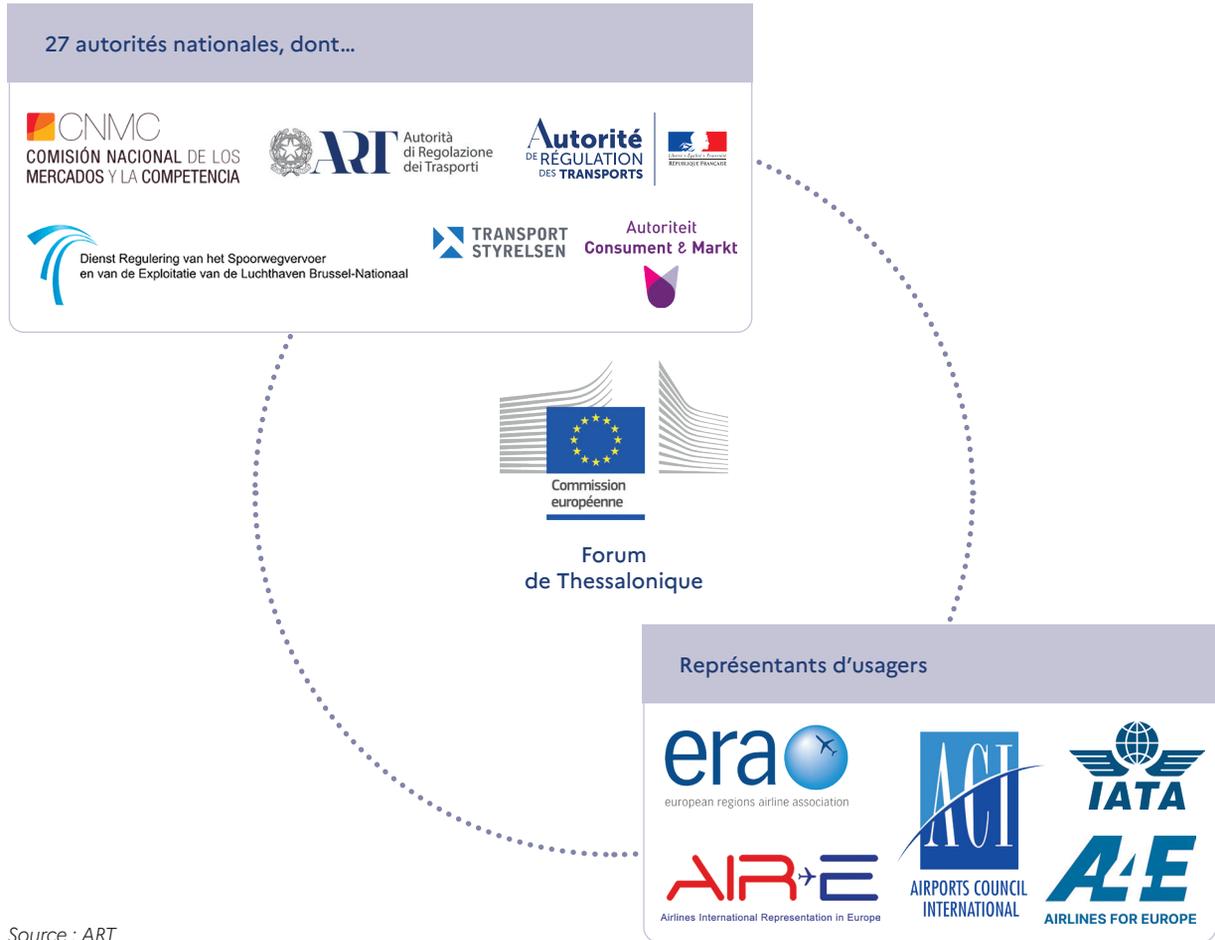
Lieu d'échange entre autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires européennes, le Forum de Thessalonique, dont l'ART est membre depuis sa prise de compétence en 2019, a pour but de clarifier et proposer des évolutions du cadre réglementaire européen, et favoriser une lecture stable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

En 2023, l'ART a contribué activement à l'élaboration de deux notes de recommandations, portant sur les variations des redevances aéroportuaires pour des raisons environnementales et sur les rôles et pouvoirs des autorités de supervision indépendantes (pour plus de détails, voir le focus sur le Forum de Thessalonique dans le chapitre 5 « Réguler les plus grands aéroports français » du rapport d'activité).

- **Assemblée plénière** du Forum de Thessalonique du 7 septembre 2023
- **Assemblée plénière** du Forum de Thessalonique du 11 décembre 2023

.....

Composition du Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires



Source : ART

La co-régulation d'infrastructures transfrontalières



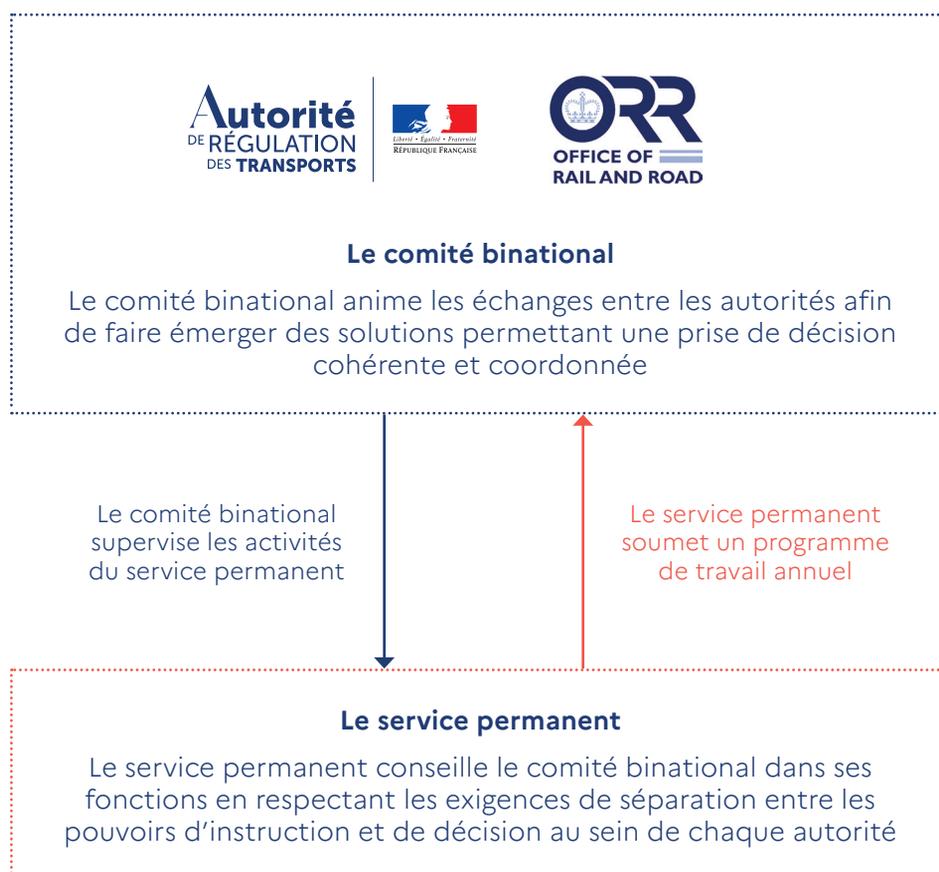
Du tunnel sous la Manche

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



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

Coopération entre l'ART et l'ORR en matière de régulation économique de la Liaison Fixe transmanche



Source : ART



De l'aéroport de Bâle-Mulhouse

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

- **Compétence** depuis 2020
- **Décision** du 26 octobre 2023 sur la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse¹

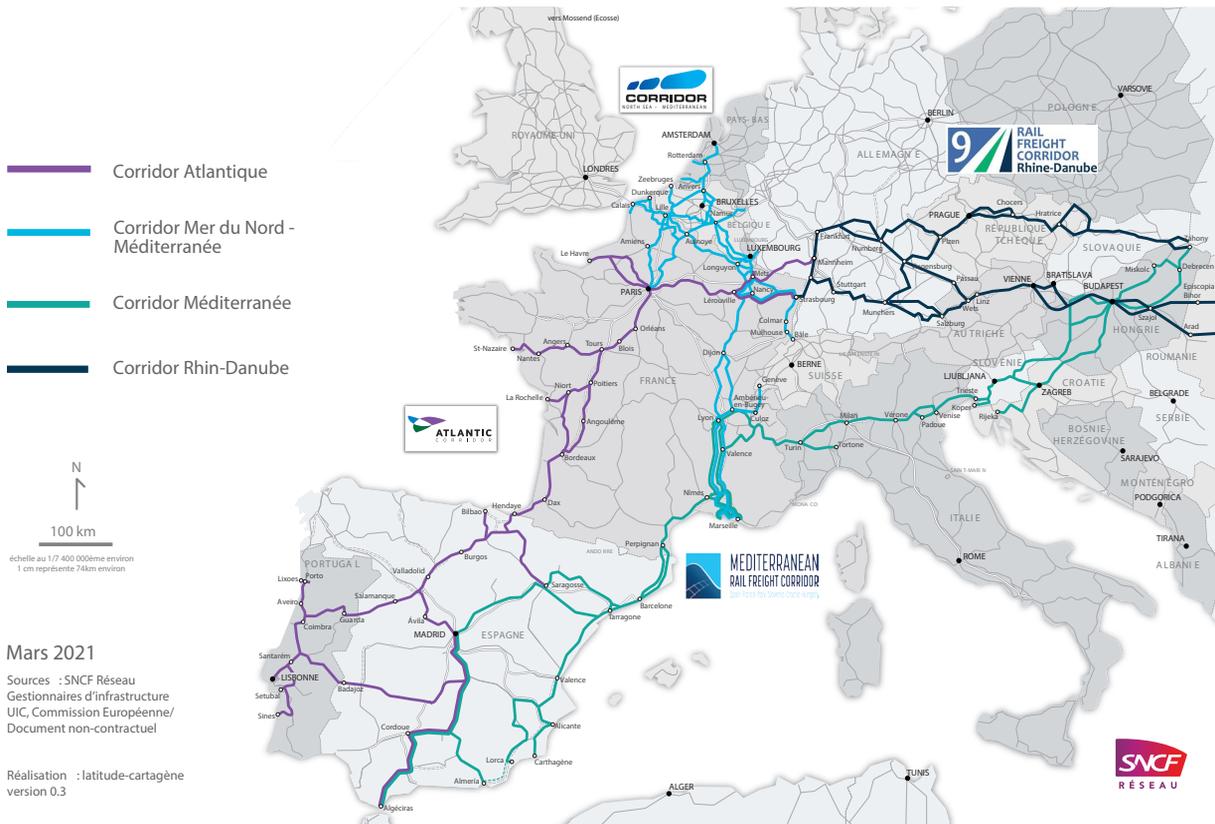


L'observation des corridors de fret

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

- **2 réunions** du comité exécutif de corridor Atlantique

Corridors de fret ferroviaire traversant la France



1. Décision n° 2023-051 du 26 octobre 2023 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2024.

Un regard international porté sur la régulation

Rencontre en avril entre Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, les services de l'ART et une délégation des services de l'*Australian Competition and Consumer Commission* (ACCC), sur l'action de régulation économique sectorielle des deux autorités, en particulier dans les secteurs ferroviaire, aéroportuaire et autoroutier, ainsi que sur leurs missions et leur organisation.



Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, en novembre, à l'occasion des 10 ans de l'ART italienne à Turin, dans le cadre d'une conférence portant sur le thème « Tendances récentes et perspectives de la régulation économique indépendante des transports ».



Rencontre en novembre entre les services de l'ART et une délégation du département des affaires internationales du ministère des transports du Danemark, sur la contribution de l'ART à la transition écologique dans le transport ferroviaire et routier de voyageurs, ainsi que sur les principales conclusions de son deuxième rapport multimodal.



Pleinement impliquée dans les travaux du réseau des régulateurs économiques de l'OCDE, le Network of Economic regulators (NER), l'ART a notamment participé à des réunions sur la contribution des régulateurs à la transition écologique.

ANNEXES : LES DATES CLÉS



A blurred office background with stacks of papers in the foreground. The text is overlaid on the right side of the image.

ANNEXES : LES DATES CLÉS

Janvier

26

Conférence de presse organisée par l'ART pour la publication du deuxième rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières

31

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, à une table ronde organisée par le think-tank Transport Développement Intermodalité Environnement sur le thème « Planification, sobriété, régulation : nos outils de politique publique des transports sont-ils adaptés à l'objectif de la neutralité carbone en 2050 ? »



Février

1^{er}

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

8

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale sur l'économie générale des concessions autoroutières

Mars

2

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, par David Valence et Emmanuel Maquet, co-rapporteurs pour la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale dans le cadre de la mission d'évaluation de la loi du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire

16

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, à une table ronde organisée par l'Université Paris Dauphine sur le thème « La desserte des territoires dans le cadre de l'ouverture à la concurrence »

Avril

4

Audition de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, par Eva Sas et Christine Arrighi, rapporteuses spéciales dans le domaine des transports pour la commission des finances de l'Assemblée nationale sur les modalités du financement des transports en France

14

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, au séminaire annuel de l'Institut des hautes études de développement et d'aménagement des territoires en Europe (IHEDATE) sur « L'ouverture à la concurrence et la régulation. Le cas français et l'exemple de l'Autorité de régulation des transports »

Mai

16

Audition de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, par la commission des finances du Sénat, dans le cadre de la mission d'information sur les modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité

23

Intervention de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, au colloque de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) sur le thème « Osons le train, accroître l'offre et retrouver l'unité ferroviaire »

23 et 24

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

Juin

7

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

14

Déplacement de Patrick Vieu, Florence Rousse et Sophie Auconie, vice-présidents de l'ART et représentants de l'ART au sein du comité binational de régulation économique du tunnel sous la Manche, en présence de leurs homologues britanniques de l'ORR sur le site d'Eurotunnel à Calais, pour visiter les installations d'Eurotunnel et évoquer avec les représentants d'Eurotunnel les perspectives pour la régulation de la Liaison Fixe transmanche

21

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat dans le cadre d'un cycle d'auditions sur l'avenir des concessions autoroutières

Participation de Geneviève Lallemand-Kirche, directrice et adjointe au secrétaire général de l'ART, à la réunion biannuelle des autorités administratives et publiques indépendantes organisée par l'Autorité Nationale des Jeux (ANJ), sur le thème de la régulation à l'épreuve des technologies émergentes

27

Intervention de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, à une table ronde organisée par Trainline sur le thème « L'ouverture à la concurrence des TER : quelles spécificités françaises en matière de régulation ? »

Juillet

11

Déplacement de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART et de Jordan Cartier, secrétaire général, à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle dans la continuité des travaux menés par l'ART pour l'amélioration du cadre de régulation du secteur aéroportuaire

Septembre

7

Participation de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, au Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires

14

Audition de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, par Eva Sas et Christine Arrighi, rapporteuses spéciales du domaine des transports pour la commission des finances de l'Assemblée nationale dans le cadre de l'examen du projet de loi de finances pour 2024

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, par l'Autorité de la concurrence sur les transports terrestres de personnes

Octobre

3

Audition de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, par Danièle Brulebois, rapporteure pour avis pour la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale dans le cadre du projet de loi de finances pour 2024

5

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, par la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur le fret ferroviaire

10

Audition de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, par Franck Dhersin, rapporteur sur la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP

16

Audition de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, par l'Autorité de la concurrence sur les transports terrestres de personnes

18

Intervention de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, aux rencontres nationales du transport public à une table sur le thème : « Comment les services numériques de mobilité peuvent-ils répondre aux enjeux environnementaux ? »

31

Audition de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, par Bruno Millienne, rapporteur de la proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus francilien de la RATP

Novembre

15

Intervention de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, à l'occasion des 10 ans du régulateur économique des transports italien, *l'Autorità di Regolazione dei Trasporti*, à Turin sur le thème « Tendances récentes et perspectives de la régulation économique indépendante des transports »

23

Intervention de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, à la conférence inaugurale de l'Association française d'économie des transports sur le thème « Transports et environnement »

27

Participation de Geneviève Lallemand-Kirche, directrice et adjointe au secrétaire général de l'ART, à la réunion biannuelle des autorités administratives et publiques indépendantes organisée par l'Autorité des marchés financiers (AMF), sur le thème de la régulation et l'évolution rapide des technologies, du numérique et de l'intelligence artificielle

28 et 29

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



Décembre

4

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

7

Intervention de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, à une table ronde organisée par Le Train sur le thème « Les territoires, clés de voûte du développement ferroviaire »

11

Participation de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, au Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires

18

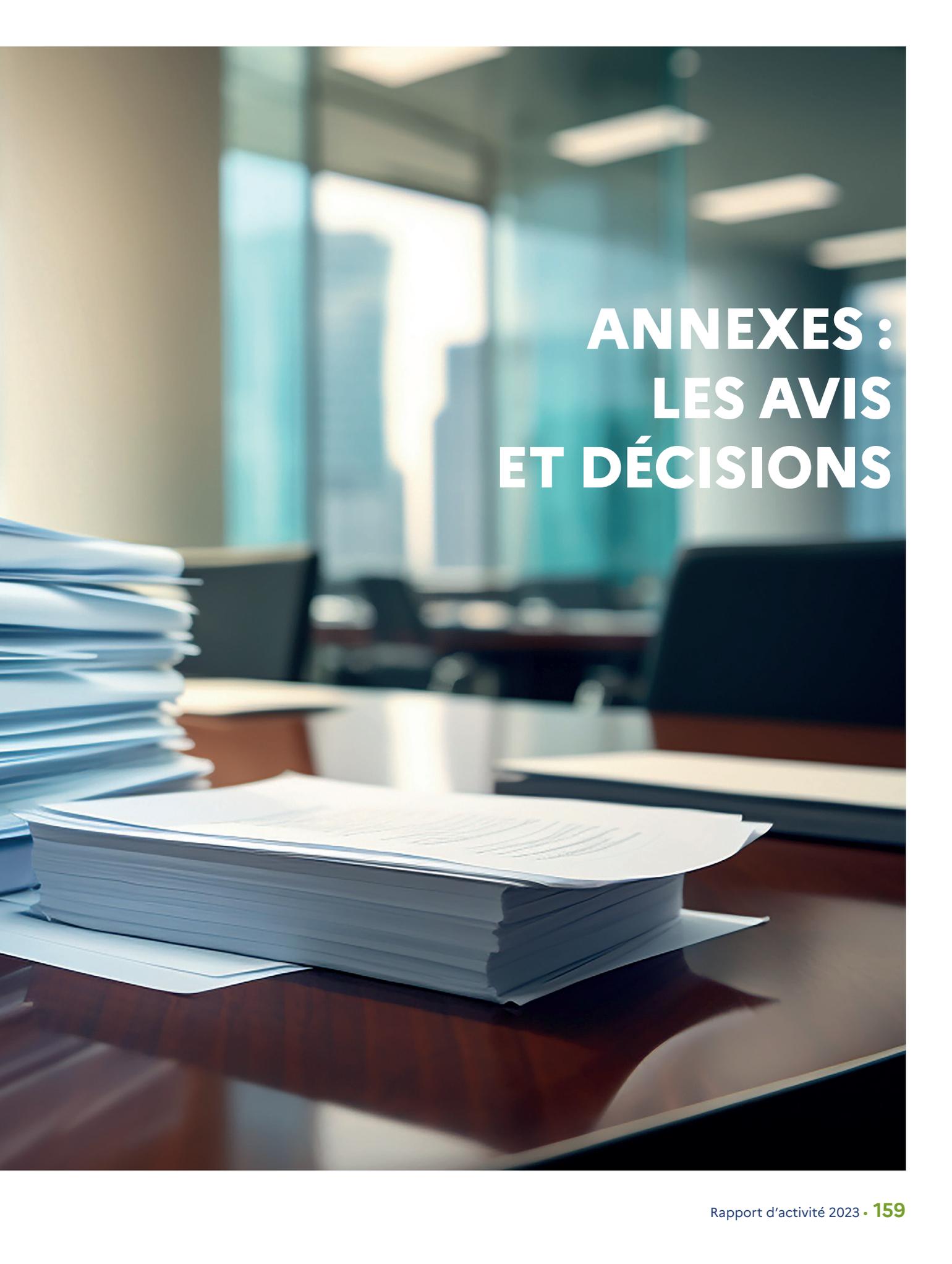
Intervention de Philippe Richert, Président par intérim de l'ART, aux Assises du transport ferroviaire et de l'intermodalité organisées par Régions de France sur la rétrospective de deux décennies de régionalisation des services TER

29

Nomination de Thierry Guimbaud à la présidence de l'ART

ANNEXES : LES AVIS ET DÉCISIONS





ANNEXES : LES AVIS ET DÉCISIONS



Ferroviaire

Accès tarifaire et opérationnel aux infrastructures essentielles du système ferroviaire

.....

> Avis n° 2023-007 du 7 février 2023

Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2024

> Avis n° 2023-008 du 9 février 2023

Fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026

> Avis n° 2023-009 du 9 février 2023

Fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour l'horaire de service 2023

> Avis n° 2023-010 du 9 février 2023

Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024

> Avis n° 2023-016 du 7 mars 2023

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour les horaires de service 2024 à 2026

> Avis n° 2023-035 du 4 juillet 2023

Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 (nouvelle saisine du 4 mai 2023)

> Avis n° 2023-036 du 27 juillet 2023

Redevances des prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs et aux éléments autres que tarifaires du projet de document de référence des gares de voyageurs pour l'horaire de service 2023

> Avis n° 2023-037 du 27 juillet 2023

Tarifification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2023

> Avis n° 2023-038 du 27 juillet 2023

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2024

> Avis n° 2023-055 du 21 novembre 2023

Tarifification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2023

> Avis n° 2023-056 du 30 novembre 2023

Redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Renfe Viajeros pour accompagner le lancement des services de transport de voyageurs entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone

> Avis n° 2023-062 du 21 décembre 2023

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2024

> Avis n° 2023-063 du 21 décembre 2023

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2024 et 2025

> Avis n° 2023-064 du 21 décembre 2023

Redevance de marché négociée entre SNCF Réseau et Trenitalia France pour les services de transport de voyageurs à grande vitesse entre Paris et Lyon et entre Paris et Modane via Lyon pour la période du 10 décembre 2023 au 17 décembre 2024 inclus

Projets de textes réglementaires

.....

> Avis n° 2023-011 du 9 février 2023

Projet d'arrêté fixant le contenu et les modalités de dépôt et d'instruction d'une demande de désignation des infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs ou de transport de voyageurs et de marchandises et portant désignation de ces infrastructures

> Avis n° 2023-026 du 1^{er} juin 2023

Projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 9 juillet 2012 portant application de l'article 13-1 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 relatif à l'utilisation du réseau ferré national

> Avis n° 2023-028 du 13 juin 2023

Projet d'arrêté relatif aux règles techniques et de sécurité applicable sur les infrastructures destinées à un usage local de transport de voyageurs

Règlements de différends

.....

> Décision n° 2023-065 du 21 décembre 2023

Différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et la société SNCF Réseau

Suivi des trajectoires financières de SNCF Réseau

.....

> Avis n° 2023-031 du 27 juin 2023

Projet d'investissement de SNCF Réseau sur la liaison ferroviaire Roissy - Picardie

> Avis n° 2023-057 du 30 novembre 2023

Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2024



Transports publics urbains en Ile-de-France

> Avis n° 2023-018 du 13 avril 2023

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2023





Autoroutes

Contrôle des projets d'avenants aux contrats de concession

.....

> Avis n° 2023-049 du 26 octobre 2023

Projet de vingtième avenant à la convention passée entre l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes, approuvée par décret du 7 février 1992 et au cahier des charges annexé à cette convention

Contrôle des contrats d'exploitation des installations annexes (passation et cession)

.....

> Avis n° 2023-001 du 3 janvier 2023

Procédure de passation, par la société Cofiroute, du contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire des Jardins de Villandry, située sur l'autoroute A85

> Avis n° 2023-004 du 19 janvier 2023

Projet de cession du contrat d'exploitation conclu avec la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (« APRR ») portant sur la construction et l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire du Plessis Picard Ourdy, située sur l'autoroute A5 ; l'aire du Chien Blanc, située sur l'autoroute A6 ; les aires de Dijon Brognon et Lorraine Sandaucourt La Trelle, situées sur l'autoroute A31 ; les aires de Besançon Champoux et Besançon Marchaux, situées sur l'autoroute A36 ; l'aire de Bourg Teyssonge, située sur l'autoroute A40

> Avis n° 2023-006 du 2 février 2023

Procédure de passation, par la société ASF, d'un contrat portant sur la conception, la construction, et/ou la rénovation, l'exploitation et l'entretien d'installations annexes à caractère commercial assurant des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de services de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Frontonnais Nord et Sud, situées sur l'autoroute A62

> Avis n° 2023-013 du 16 février 2023

Procédure de passation, par la société ASF, de quatre contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations annexes à caractère commercial assurant des activités de services de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Marguerittes Sud, située sur l'autoroute A9, les aires de Meillac et de Saint-Léger Ouest, situées sur l'autoroute A10, et l'aire de Chavanon, située sur l'autoroute A89

> Avis n° 2023-014 du 16 février 2023

Procédure de passation, par la société Cofiroute, d'un contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations annexes à caractère commercial assurant des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de services de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Chaumont-sur-Tharonne, située sur l'autoroute A71

> Avis n° 2023-021 du 20 avril 2023

Projet de cession d'un contrat d'exploitation, conclu avec la Société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (« Escota »), portant sur la construction et l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Beausoleil, situé sur l'autoroute A8

> Avis n° 2023-022 du 20 avril 2023

Projets de cessions de cinq contrats d'exploitation, conclus avec la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF »), portant sur la construction et l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de la Palme Ouest et Montpellier Fabrègues Sud, situées sur l'autoroute A9 ; l'aire des Terres de l'Estuaire, située sur l'autoroute A10 ; l'aire de la Champouse, située sur l'autoroute A51, et l'aire de Toulouse Sud Sud, située sur l'autoroute A61

> Avis n° 2023-024 du 25 mai 2023

Projets de cessions de deux contrats d'exploitation conclus avec la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (« APRR ») portant sur la construction et l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques, d'une part, sur sept aires situées sur les autoroutes A5, A6, A36 et A42, d'autre part, sur huit aires situées sur les autoroutes A5, A105, A6, A31 et A71

> **Avis n° 2023-032 du 27 juin 2023**

Projets de cession de quatre contrats d'exploitation conclus avec la société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (« Escota ») portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires du Liouquet et des Plaines Baronnes, situées sur l'autoroute A50 et les aires d'Aubignosc Est et Aubignosc Ouest, situées sur l'autoroute A51

> **Avis n° 2023-033 du 27 juin 2023**

Projets de cession de quatre contrats d'exploitation conclus avec la société Autoroutes du Sud de la France (« ASF ») portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Port Lauragais Nord, située sur l'autoroute A61, les aires de La Canepetière et de la Châteaudrie, situées sur l'autoroute A83, et l'aire de la Corrèze, située sur l'autoroute A89

> **Avis n° 2023-034 du 27 juin 2023**

Projet de cession du contrat d'exploitation conclu avec la société Autoroute Ardenay-Courtenay (« Arcour ») portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire du Loiret, située sur l'autoroute A19

> **Avis n° 2023-040 du 27 juillet 2023**

Projet de cession du contrat conclu avec les sociétés Sanef et SAPN relatif à la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques portant sur 18 aires situées sur les autoroutes A1, A2, A4, A13, A16, A26 et A29

> **Avis n° 2023-042 du 14 septembre 2023**

Procédure de passation, par la société Sanef, d'un contrat portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations assurant les activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de services de recharge pour poids lourds électriques sur l'aire de La Maxe, située sur l'autoroute A31

Avis n° 2023-043 du 5 octobre 2023

Procédure de passation, par la société ASF, de dix contrats portant sur l'exploitation d'un service de recharge pour véhicules électriques, y compris la conception, la construction, l'installation, le raccordement et l'entretien/maintenance ultérieurs des infrastructures et équipements correspondants, sur les aires de Bornaron et de la Bouterne, situées sur l'autoroute A7, sur les aires d'Estézargues Nord, d'Estézargues Sud, de Rivesaltes et de

Pia, situées sur l'autoroute A9, ainsi que sur les aires de la Benate, de Saint Palais ouest, de Saint Palais Est et de Cézac, situées sur l'autoroute A10

> **Avis n° 2023-044 du 5 octobre 2023**

Projet de cession du contrat d'exploitation conclu avec la société Area portant sur la construction et l'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Groisy et des Crêts Blancs, situées sur l'autoroute A410, sur l'aire de Romagnieu, située sur l'autoroute A43, ainsi que sur l'aire de Saint-Nazaire-les-Eymes, située sur l'autoroute A41S

> **Avis n° 2023-045 du 5 octobre 2023**

Procédure de passation, par la société ASF, d'un contrat portant sur la conception, la construction et/ou la rénovation, l'exploitation et l'entretien d'installations annexes à caractère commercial assurant des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de services de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Haut Forez Sud, située sur l'autoroute A89

> **Avis n° 2023-046 du 5 octobre 2023**

Projet de cession du contrat d'exploitation conclu avec la société Cofiroute portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire des Jardins de Villandry, située sur l'autoroute A85

> **Avis n° 2023-047 du 5 octobre 2023**

Procédure de passation, par la société Cofiroute, d'un contrat portant sur l'exploitation d'un service de recharge pour véhicules électriques, y compris la conception, la construction, l'installation, le raccordement et l'entretien/maintenance ultérieurs des infrastructures et équipements correspondants sur les aires de Bourges Marmagne, Val de Cher et Sarthe-Touraine, situées respectivement sur les autoroutes A71, A85 et A28

> **Avis n° 2023-048 du 5 octobre 2023**

Projet de cession du contrat d'exploitation conclu avec la société Sanef et la Société des Autoroutes Paris-Normandie (ci-après « SAPN ») portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur 18 aires situées sur les autoroutes A1, A4, A13, A26, A29, A31

> Avis n° 2023-050 du 26 octobre 2023

Procédure de passation, par la société Cofiroute, d'un contrat portant sur l'exploitation d'un service de recharge pour véhicules électriques, y compris la conception, la construction, l'installation, le raccordement et l'entretien/maintenance ultérieurs des infrastructures et équipements correspondants sur les aires de Saint-Arnoult Ouest, de Chagnats, de La Courte Épée, de La Picardière et de Cent Septiers situées sur l'autoroute A10, sur les aires de Ver Lès Chartres Les Souchets et de Dix-Sept Setiers situées sur l'autoroute A11, ainsi que sur les aires de La Briganderie et de Maremberts situées sur l'autoroute A71

> Avis n° 2023-053 du 9 novembre 2023

Projet de cession de contrats d'exploitation conclus avec la société ASF portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur les aires de Latitude et de Vitrolles, situées sur l'autoroute A7, sur l'aire de Gignac Rebuty, située sur l'autoroute A55, sur les aires de Carcassonne Arzens Sud et Carcassonne Arzens Nord, situées sur l'autoroute A61, sur l'aire de Garonne, située sur l'autoroute A62, ainsi que sur l'aire de Manzat, située sur l'autoroute A89

> Avis n° 2023-054 du 9 novembre 2023

Projet de cession de quatre contrats d'exploitation conclus avec la société ASF portant sur la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de Jardin des Causses du Lot, située sur l'autoroute A20, sur l'aire de la Plaine du Forez Est, située sur l'autoroute A72, sur l'aire d'Ambrussum Nord, située sur l'autoroute A9, et sur l'aire de Manoire, située sur l'autoroute A89

> Avis n° 2023-058 du 14 décembre 2023

Projet de cession d'un contrat d'exploitation conclu avec la société ASF portant sur la construction et l'exploitation des activités de restauration et de boutique de produits régionaux sur l'aire de La Vendée située sur l'autoroute A83

> Avis n° 2023-059 du 14 décembre 2023

Projet de cession d'un contrat d'exploitation conclu avec la société ASF portant sur la réalisation et l'exploitation d'une activité de restauration sur l'aire de Manzat située sur l'autoroute A89

> Avis n° 2023-060 du 14 décembre 2023

Procédure de passation, par la société ASF, de neuf contrats portant sur l'installation de recharge pour véhicules électriques (IRVE), y compris la conception, la construction, l'installation, le raccordement et l'entretien/maintenance ultérieurs des infrastructures et équipements correspondants, sur les aires de Livron, La Coucourde, Senas Ouest et Lamanon, situées sur l'autoroute A7, sur les aires de Nabrigas, Lespignan Nord et Lespignan Sud, situées sur l'autoroute A9, ainsi que sur les aires de Pirmil Est et Pirmil Ouest, situées sur l'autoroute A11

Commission des marchés des sociétés concessionnaires

.....

> Avis n° 2023-019 du 13 avril 2023

Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Esterel, Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota)

> Avis n° 2023-030 du 20 juin 2023

Composition de la commission des marchés de la société Cofiroute

Service européen de télépéage

.....

> Avis n° 2023-023 du 11 mai 2023

Inscription de la société eurotoll France sur le registre des prestataires du service européen de télépéage et abrogation de l'arrêté du 10 juin 2016 portant inscription de la société Eurotoll sur le registre des prestataires du service européen de télépéage

> Avis n° 2023-027 du 8 juin 2023

Inscription de la société ULYS Mobilité Services sur le registre des prestataires du service européen de télépéage

Projets de textes règlementaires

.....

> Avis n° 2023-039 du 27 juillet 2023

Projet de décret relatif aux conditions de modulation des péages applicables aux véhicules lourds tenant compte de leurs émissions de dioxyde de carbone et à la mise en œuvre d'une redevance pour coûts externes liée à la pollution atmosphérique de ces véhicules



Aéroportuaire

Homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

> Décision n° 2023-002 du 17 janvier 2023

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Toulouse Blagnac à compter du 1^{er} avril 2023

> Décision n° 2023-003 du 19 janvier 2023

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille-Provence à compter du 1^{er} avril 2023

> Décision n° 2023-005 du 26 janvier 2023

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} avril 2023

> Décision n° 2023-015 du 7 mars 2023

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Marseille-Provence à compter du 1^{er} avril 2023

> Décision n° 2023-025 du 30 mai 2023

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2023

> Décision n° 2023-041 du 29 août 2023

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2023

> Décision n° 2023-051 du 26 octobre 2023

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2024

Procédure en manquement

> Décision n° 2023-020 du 20 avril 2023

Demande du syndicat des compagnies aériennes autonomes et de la chambre syndicale du transport aérien tendant à la recherche et à la constatation de manquements commis par la société Aéroport Toulouse-Blagnac

Décisions réglementaires et lignes directrices

> Décision n° 2023-012 du 9 février 2023

Adoption de lignes directrices relatives aux éléments nécessaires à l'examen par l'Autorité de régulation des transports des demandes d'homologation de tarifs des redevances aéroportuaires en l'absence de contrat de régulation économique et aux vérifications prévues par l'article L. 6327-2 du code des transports

> Décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023

Adoption de lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC) des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité de régulation des transports.

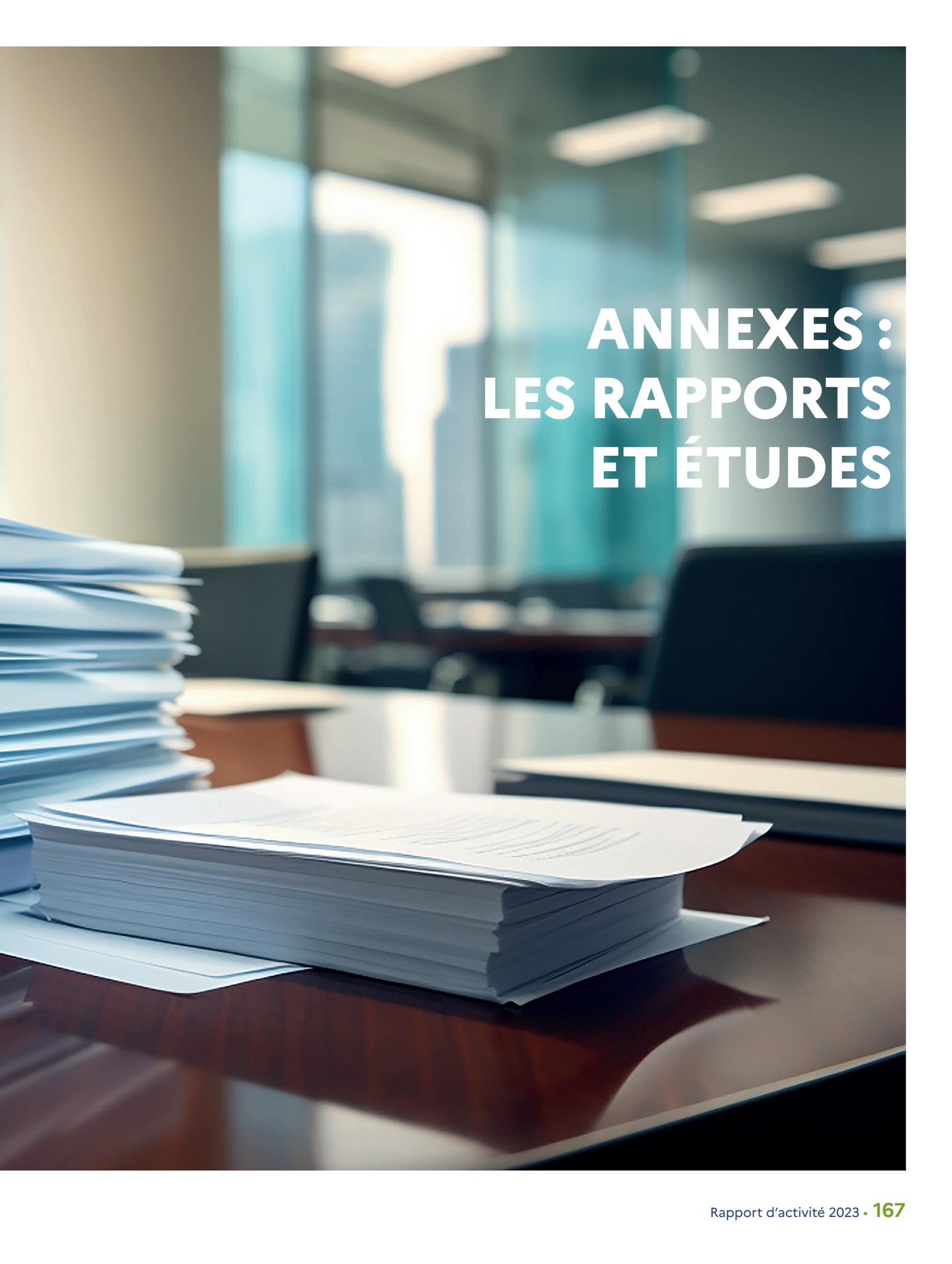
Collecte de données

> Décision n° 2023-061 du 14 décembre 2023

Listant les usagers visés à l'article 5 de l'arrêté du 16 janvier 2012 relatif à la transmission d'informations préalables à la fixation sur certains aérodromes des redevances mentionnées à l'article L. 6325-1 du code des transports

ANNEXES : LES RAPPORTS ET ÉTUDES



A blurred office background with a stack of papers in the foreground. The text is overlaid on the right side of the image.

ANNEXES : LES RAPPORTS ET ÉTUDES

Multisectoriel



Rapport d'activité 2022 de l'Autorité de régulation des transports

Services numériques et données de mobilité



Rapport sur les services numériques multimodaux



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

Ferroviaire



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



Rapport sur les accords-cadres pour le système ferroviaire français



Rapport sur le marché français du transport ferroviaire en 2022 - L'essentiel



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



Rapport sur les premiers chiffres du marché français du transport ferroviaire de 2022



Bilan des marchés de transport ferroviaire en 2021

Autoroutes



Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2022



Rapport annuel sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2022



Rapport sur l'économie des concessions autoroutières

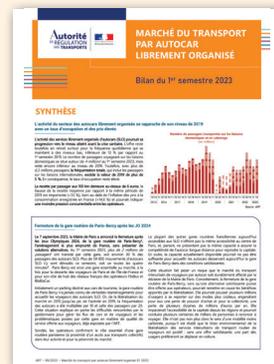


Focus sur l'économie générale des concessions autoroutières

Autocar



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



Bilan sur le marché du transport par autocar librement organisé portant sur le premier semestre 2023

Aéroportuaire



Rapport de suivi économique et financier des aéroports



Étude sur les enjeux et perspectives des systèmes de caisse dans le secteur aéroportuaire



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



Rapport de suivi économique et financier des aéroports pour l'exercice 2022

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®, Utilisation de l'IA, 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-transport.fr