

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2024

*Concourir au développement
de mobilités durables*

TOME 2

*Toute l'activité
par secteur*



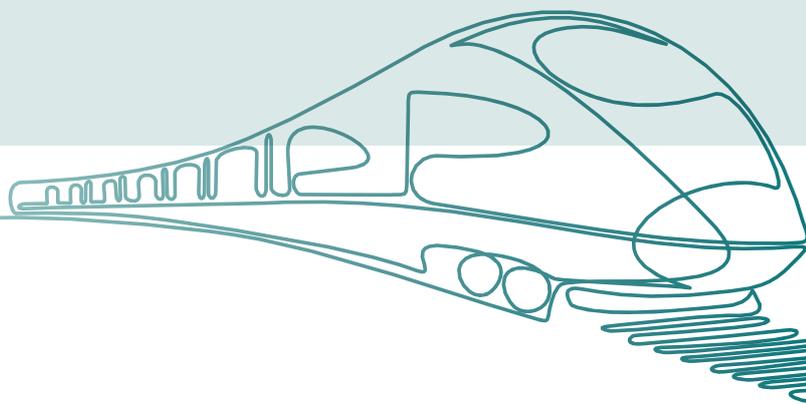


SOMMAIRE



- ◆ Réguler le ferroviaire | **4**
- ◆ Réguler les transports publics urbains en Île-de-France | **42**
- ◆ Réguler & contrôler les concessions d'autoroutes | **54**
- ◆ Réguler les autocars & l'accès aux gares routières | **84**
- ◆ Réguler les grands aéroports français | **108**
- ◆ Réguler les données & services numériques de mobilité | **140**
- ◆ L'action européenne de l'ART en 2024 | **160**
- ◆ Annexes : les dates clés | **174**
- ◆ Annexes : les avis & décisions | **180**
- ◆ Annexes : rapports & études | **188**

RÉGULER LE FERROVIAIRE





En 2024, 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 2023¹



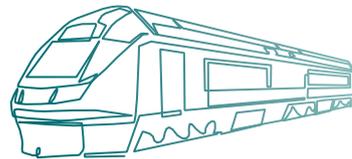
71 %
de voies
électrifiées

48 800 Km
de voies

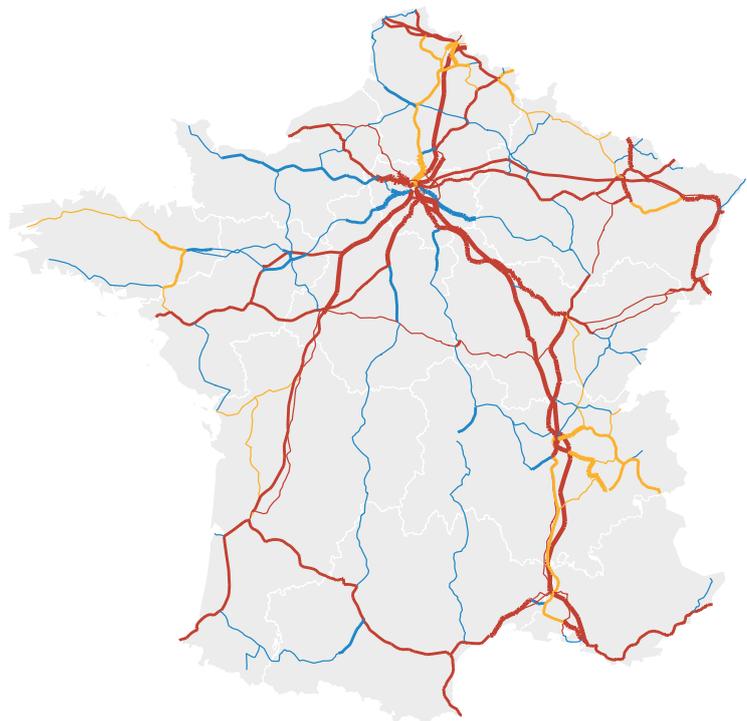
27 600 Km
de voies



6,7 Md €
de revenus
perçus par les
gestionnaires
d'infrastructure
ferroviaire



Densité de circulation sur le réseau
transeuropéen de transport (RTE-T) en 2023



Catégorie du
réseau RTE-T

- Central
- Central étendu
- Global

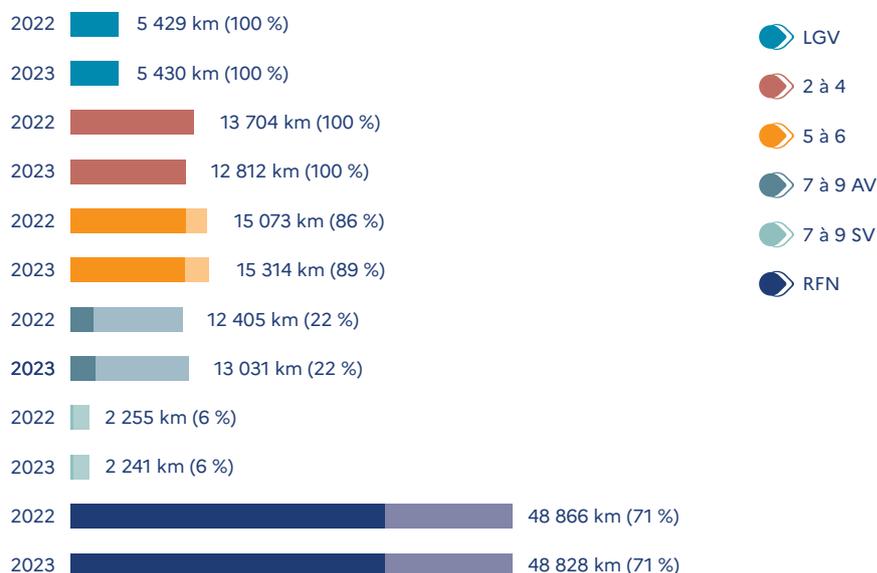
Nombre de
circulations
quotidiennes
en 2023

- < 50
- 50 - 100
- 100 - 200
- > 200

¹ Chiffres pour 2023, les chiffres pour 2024 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

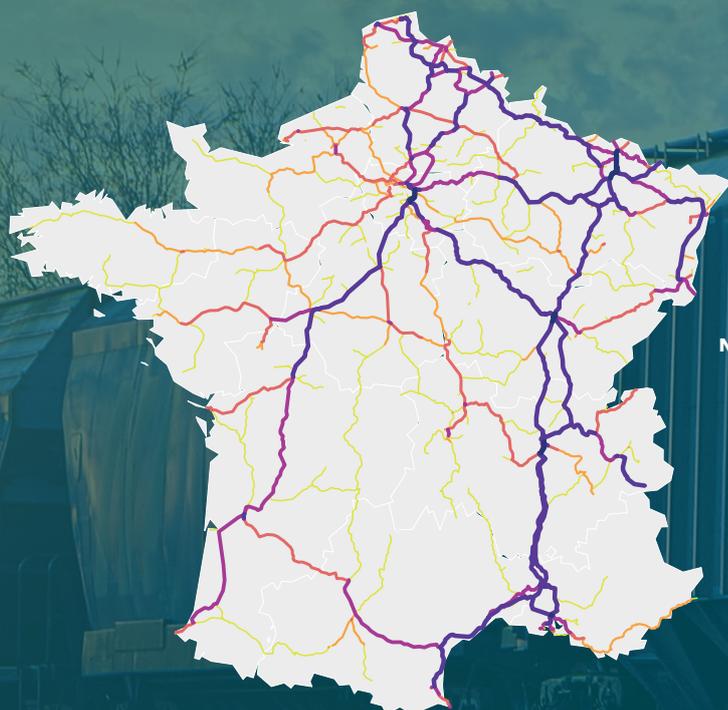
Source : ART, d'après gestionnaires d'infrastructure

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



LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

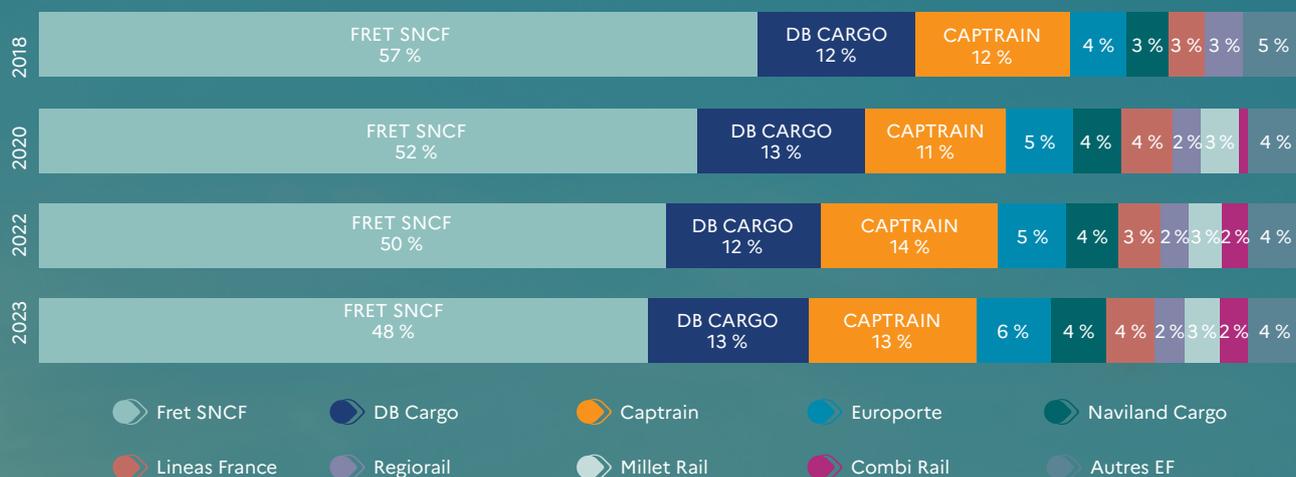
Dessertes du transport de marchandises en 2023



Nombre de circulations quotidiennes



Trafic ferroviaire de fret (tonnes.km) par entreprise ferroviaire



Chiffres-clés 2023²



29 Md
de tonnes.km
transportées
dont **40 %**
de transport combiné



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

Source : ART d'après entreprises ferroviaires

² Chiffres pour 2023, les chiffres pour 2024 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Chiffres-clés 2023³



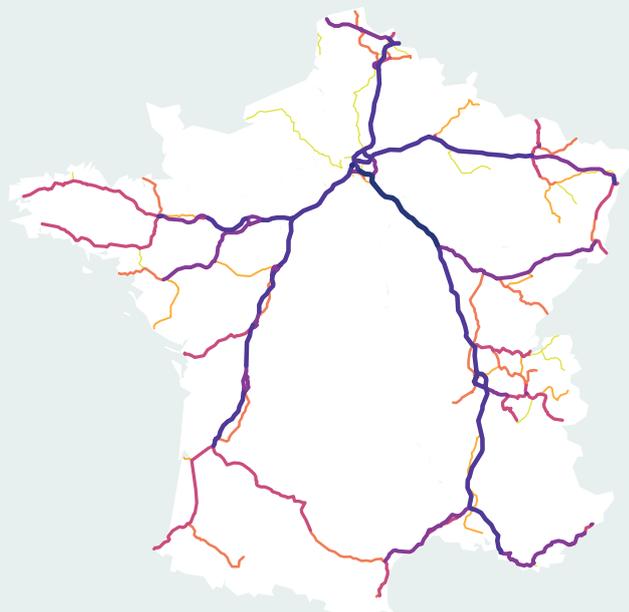
102 Md
de passagers.km



17 Md €
de revenus
pour les entreprises
ferroviaires de transport
de voyageurs

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

Les services librement organisés

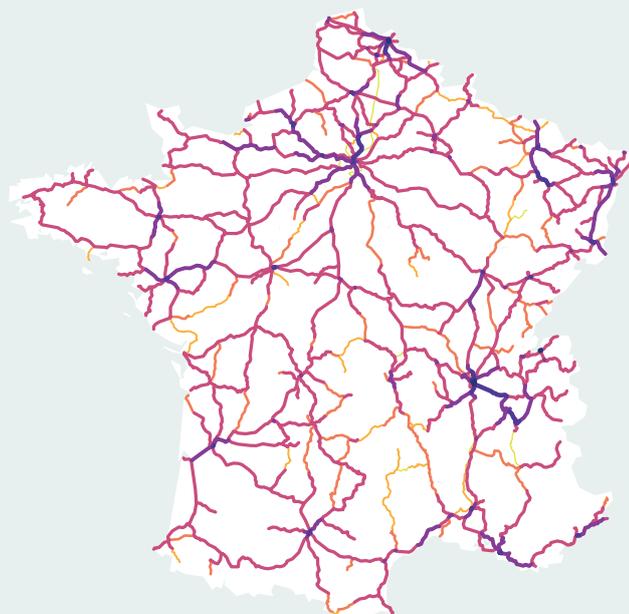


Desserte des services librement organisés en 2023

Nombre de circulations quotidiennes



Les services conventionnés

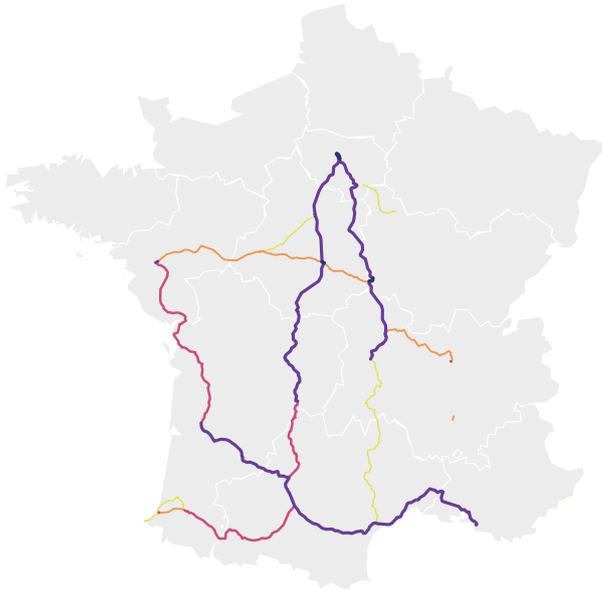


TER

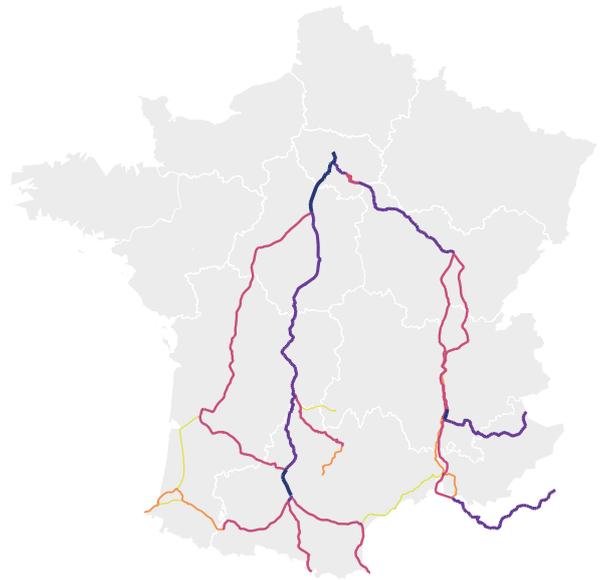
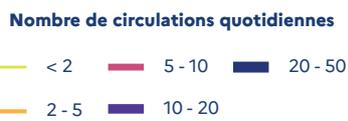
Nombre de circulations quotidiennes



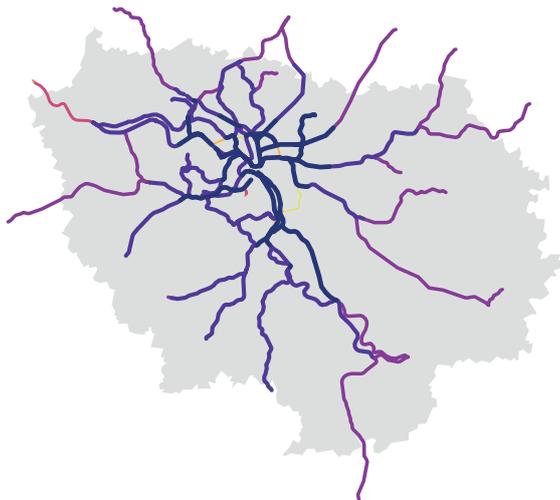
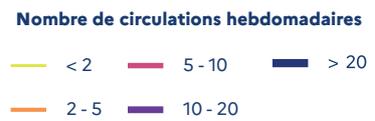
³ Chiffres pour 2023, les chiffres pour 2024 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.



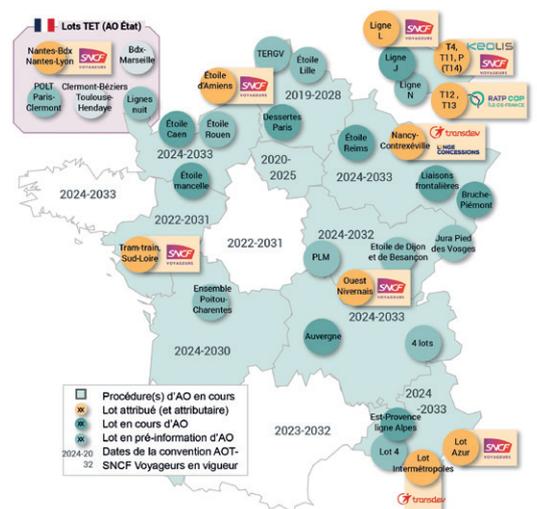
Intercités



Intercités de nuit



Transilien



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

Note : situation au 31 décembre 2024.
Source : ART



Depuis sa création en 2009, l'ART concourt au suivi et au bon fonctionnement du système ferroviaire, dans ses dimensions technique, économique et financière, au bénéfice des usagers et clients des services de transport.

Dans le contexte de concrétisation de l'ouverture du marché, l'action de l'ART vise, d'une part, à abaisser les barrières à l'entrée pour les nouveaux acteurs et, d'autre part, à permettre le développement de nouveaux services de transport. Pour ce faire, l'ART œuvre à la fois à l'amélioration des conditions opérationnelles d'accès aux facilités essentielles et à leur juste tarification pour inciter à leur utilisation optimale et à l'atteinte de la qualité de service attendue.

En 2024, l'action de l'ART a notamment permis l'amélioration de la lisibilité de l'offre d'accès aux installations de maintenance de SNCF Voyageurs et la mise en œuvre par SNCF Réseau d'actions pour améliorer le processus d'allocation des capacités et, plus généralement, la qualité du service rendu à ses clients. L'action de l'ART s'est aussi déployée à l'échelle européenne, notamment au travers de l'IRG-Rail, le réseau des régulateurs ferroviaires indépendants. L'ART a ainsi contribué aux consultations relatives à la préparation du nouveau projet de règlement portant sur l'utilisation des capacités de l'infrastructure ferroviaire dans l'espace ferroviaire unique européen.





ŒUVRER À UNE TARIFICATION EFFICACE DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE & DES FACILITÉS ESSENTIELLES

AMÉLIORER LA SOUTENABILITÉ DES PÉAGES D'UTILISATION DE L'INFRASTRUCTURE

Tirant les conséquences d'une récente décision du Conseil d'État, l'ART a veillé, en 2024, à la mise en œuvre par SNCF Réseau d'une plus grande transparence dans la méthodologie de détermination des redevances d'utilisation de l'infrastructure. En approuvant la tarification remaniée proposée par SNCF Réseau, l'ART a ainsi estimé que le gestionnaire d'infrastructure avait fait preuve du niveau de transparence attendu tout en réaffirmant la pertinence de la structure tarifaire retenue qui vise à inciter à un usage plus intensif et optimisé du réseau.

En 2023, l'ART avait approuvé les redevances proposées par SNCF Réseau pour le cycle tarifaire 2024-2026. Dans ses avis du 9 février 2023¹, du 4 juillet 2023² et du 1^{er} février 2024³, le régulateur avait approuvé la refonte de la structure tarifaire proposée pour les péages ferroviaires, ainsi que diverses évolutions méthodologiques de la tarification de la redevance destinée à couvrir le coût des pertes des systèmes électriques de traction ferroviaire (RCTEA). Afin de favoriser une utilisation effective et optimale du réseau ferroviaire, le gestionnaire d'infrastructure avait proposé :

- s'agissant des services librement organisés, une tarification se rapprochant de celle de

type Ramsey-Boiteux, c'est-à-dire visant à faire contribuer davantage au financement des coûts fixes les usagers les moins sensibles aux variations de prix ;

- s'agissant des services conventionnés par les régions, l'introduction d'une tarification dite « binôme » incitant les autorités organisatrices de transport (AOT) à maximiser leur offre de transport ;
- s'agissant de la redevance de la RCTEA, une estimation et une répartition plus juste et plus équitable du coût des pertes électriques entre l'ensemble des entreprises ferroviaires.

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

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 (nouvelle saisine du 4 mai 2023).

³ 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.



En mars 2024, saisi par huit AOT, le Conseil d'État a annulé⁴ les dispositions tarifaires du document de référence du réseau (DRR) pour l'horaire de service 2024. Le Conseil d'État a estimé que SNCF Réseau avait méconnu les exigences de transparence par une absence d'informations suffisantes sur la méthodologie d'estimation des redevances dues par les régions pour faire circuler les trains express régionaux (TER). En outre, SNCF Réseau n'avait pas pu respecter le délai de consultations publiques par l'adoption, par son conseil d'administration, du DRR au lendemain de la date d'expiration du délai de consultation. Néanmoins, pour 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.

À la suite de cette décision, et à l'issue d'un processus complet de consultation, SNCF Réseau a publié un nouveau projet de DRR pour l'horaire de service 2024. Le gestionnaire d'infrastructure a enrichi le DRR de nombreuses informations relatives aux coûts supportés et aux méthodes de calcul des redevances (niveau des coûts, méthodes d'affectation entre activités, taux de couverture par les redevances, etc.). La structure de ces redevances n'ayant en revanche pas été remise en cause par la décision du Conseil d'État, SNCF Réseau a maintenu les évolutions initialement envisagées, telles que préalablement présentées, en particulier la mise en place d'une redevance de marché forfaitaire pour les services conventionnés de transport de voyageurs, plus incitative au développement du trafic.

Dans son avis du 5 septembre 2024⁵, l'ART a souligné les efforts de SNCF Réseau en matière de transparence et a réaffirmé la pertinence des évolutions de structure tarifaire proposées par le gestionnaire d'infrastructure.

⁴ Décision n° 472859 du 5 mars 2024.

⁵ Avis n° 2024-060 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026.

FOCUS

Les niveaux de péages en France pour les trains à grande vitesse restent structurellement plus élevés que dans les pays voisins.

La directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen prévoit que le système de tarification des prestations minimales relatives à la circulation sur le réseau permette « une utilisation effective et optimale » de l'infrastructure ferroviaire. Le troisième paragraphe de l'article 31 de cette directive pose le principe d'une tarification de l'utilisation de l'infrastructure au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire.

Pour équilibrer les comptes du gestionnaire et assurer également la couverture des coûts fixes et non directement imputables aux circulations, qui représentent environ 90 % du coût complet, deux options sont offertes :

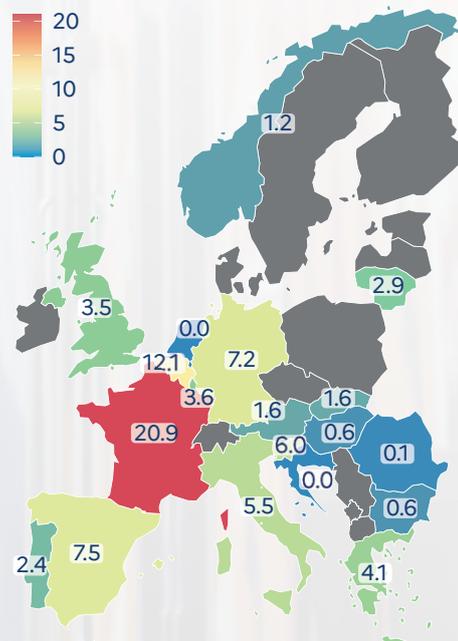
- un État membre peut, « si le marché s'y prête », instaurer des majorations tarifaires afin de procéder au recouvrement total des coûts encourus par le gestionnaire de l'infrastructure ;
- le financement peut également être complété par des concours et subventions publics.

Le choix de l'équilibre entre concours publics et redevances acquittées par les utilisateurs relève de la discrétion des États membres.

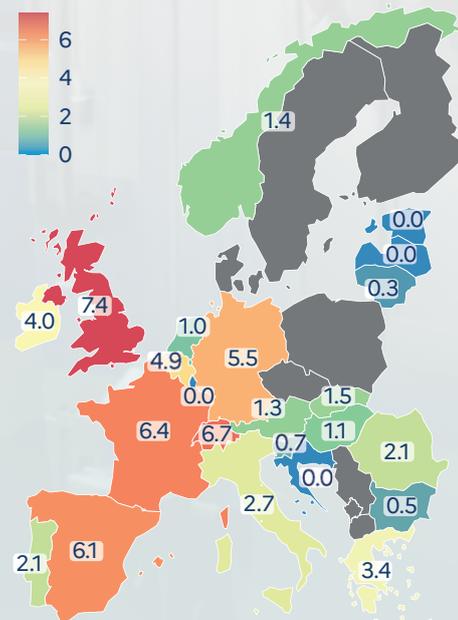
En France, les pouvoirs publics ont opté pour un financement reposant majoritairement sur les utilisateurs de l'infrastructure, entraînant des niveaux de péages parmi les plus élevés d'Europe, notamment pour les trains à grande vitesse. Cette situation conduit l'ART à veiller rigoureusement au respect du coût total du réseau et à la mise en place d'une structure tarifaire adéquate pour éviter d'entraver le développement du transport ferroviaire.

La France a fait le choix de faire financer le réseau ferroviaire principalement par ses utilisateurs, à la différence de la plupart des autres pays européens.

Activités librement organisées



Activités conventionnées



ENCOURAGER UN USAGE OPTIMAL DES GARES AU MOYEN DE SIGNAUX-PRIX PERTINENTS

En 2024, SNCF Gares & Connexions a poursuivi la refonte du modèle de tarification des gares de voyageurs. Cette démarche, engagée en 2021, permet à SNCF Gares & Connexions de normaliser progressivement les délais de publication de son document de référence des gares (DRG) et de mettre en place une tarification binomiale.

S NCF Gares & Connexions s'est engagée auprès de l'ART, en 2021, à réformer le modèle tarifaire des gares de voyageurs d'ici l'horaire de service 2025. Dans le cadre d'un programme de travail pluriannuel, le gestionnaire des gares construit un nouveau modèle tarifaire visant à renforcer la pertinence des signaux économiques émis au travers de tarifs plus représentatifs de la nature et du niveau des services rendus, à améliorer la lisibilité et la prévisibilité des montants facturés et à conforter les mécanismes d'incitation à la qualité de service, au profit de toutes les entreprises ferroviaires utilisatrices des gares.

Le DRG 2024 s'inscrit dans cette phase de transition et apporte des évolutions structurelles limitées à la tarification de l'accès aux gares de voyageurs. La tarification pour 2024 tient désormais compte de la surface des quais affectés aux différents types de services de transport comme clé d'allocation des coûts, d'une modulation ajustée pour les prestations afférentes aux liaisons transmanche et intègre une prestation de plateforme unique de commande des services pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap (PMR/PSH). L'ART a rendu un avis favorable sur cette tarification⁶, considérant notamment que ces évolutions constituaient des avancées notables vers une tarification de l'accès aux gares de voyageurs

plus pertinente et équitable, d'autant plus qu'elles s'accompagnent d'avancées en matière d'amélioration de la performance répondant à ses demandes antérieures.

En novembre 2024, l'ART s'est prononcée⁷ sur le DRG 2025, marquant une amélioration des délais de publication des tarifs des gares et l'introduction de la première expérimentation de la tarification binomiale. En théorie, cette nouvelle approche binomiale permettrait d'optimiser les signaux économiques émis par la tarification, incitant les entreprises ferroviaires à maximiser le nombre de départs-trains et, par conséquent, l'offre de transport. Cependant, l'ART a relevé des faiblesses dans cette première mise en œuvre, notamment une allocation des coûts fixes au prorata des coûts variables, ce qui limite l'effet incitatif escompté.

En vue du DRG 2027, l'ART a donc demandé à SNCF Gares & Connexions de poursuivre ses travaux de refonte de la tarification dans le cadre de son programme de travail pluriannuel. Ce programme comprend ainsi (i) l'expérimentation d'une tarification dite « binomiale » de la prestation de base unifiée composée d'une part fixe et d'une part variable, ayant pour objectif de mieux refléter la structure effective de coûts des gares, et (ii) la refonte du dispositif d'incitations financières à la qualité de service.

⁶ Avis n° 2024-022 du 21 mars 2024 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 2024.

⁷ Avis n° 2024-082 du 21 novembre 2024 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 2025.





LE SAVIEZ-VOUS ?

Qu'est-ce que la tarification binomiale ?

La tarification binomiale repose sur une structure tarifaire composée de deux éléments distincts :

- ◆ une partie fixe, correspondant à un forfait ;
- ◆ une partie variable, proportionnelle à la consommation effective.

Ce système tarifaire vise à optimiser l'utilisation d'une installation en proposant un prix marginal modéré (prix attaché à une augmentation de la quantité consommée), tout en assurant la couverture des coûts, notamment fixes, au travers de la part forfaitaire.

Cette approche permet de concilier les impératifs de rentabilité pour l'opérateur et d'accessibilité pour les consommateurs, en particulier dans des secteurs où les coûts fixes sont élevés, comme le transport ferroviaire.

Elle vise à maximiser le surplus collectif en ajustant les tarifs de manière à refléter les coûts marginaux, tout en intégrant une composante fixe permettant de couvrir les investissements nécessaires à la maintenance et au développement de l'installation.

L'usage de ce type de tarification a été validé par l'ART dans le cas des péages d'accès à l'infrastructure pour les services de transport conventionnés, où la concurrence s'exerce pour le marché. La nouvelle redevance de marché et la redevance d'accès, forfaitaires, assurent désormais la couverture de la quote-part des coûts fixes du réseau de l'AOT concernée tandis que la redevance de circulation assure la couverture du coût directement imputable.

MAÎTRISER LES TARIFS D'ACCÈS AUX AUTRES INSTALLATIONS DE SERVICE & AUX PRESTATIONS DE SÛRETÉ EN INCITANT LES OPÉRATEURS À L'EFFICACITÉ

En 2024, l'ART a poursuivi son action pour améliorer les conditions tarifaires d'accès aux installations de service et aux prestations qui y sont proposées, ainsi qu'aux prestations de sûreté fournies par la direction de la sûreté du groupe SNCF.

L'ART s'est prononcée sur quatre offres d'accès à des installations de service autres que les gares de voyageurs⁸ et sur l'offre de prestations de sûreté du groupe SNCF⁹. Au même titre que les gares, les autres installations de service et les prestations qui y sont fournies font l'objet d'une régulation par l'ART, dans l'intérêt des opérateurs et du système ferroviaire. Dans ses différents avis conformes sur la tarification de ces installations, le régulateur s'est attaché à vérifier que la tarification est économiquement justifiée au regard des coûts correspondants, en incitant également les exploitants à l'efficacité, notamment au travers de son avis du 29 février 2024 sur la tarification d'accès aux installations de service de SNCF Réseau pour l'horaire de service 2025, et de l'avis du 24 octobre 2024, relatif aux tarifs d'accès aux installations d'entretien des filiales de SNCF Voyageurs pour les horaires de service 2025 et 2026.

S'agissant de l'offre des tarifs d'accès aux voies de service exploitées par SNCF Réseau pour le stationnement ou le triage des trains de marchandises, l'ART n'a pas approuvé les hausses de tarifs demandées pour 2025 et a maintenu les tarifs au niveau validé pour l'horaire de service 2024. Le régulateur a estimé que la mise en œuvre du programme de travail, sur lequel SNCF Réseau s'était engagé, était partielle. En particulier, le gestionnaire d'infrastructure n'a pas su apporter les justifications suffisantes quant à la fiabilité

des volumes de trafic et la cohérence entre les coûts présentés et la consistance des prestations fournies. Ces faiblesses ne concernent que les voies de service et, dans une moindre mesure, les terminaux de marchandises et les installations spécifiques au triage à la gravité. Ainsi, l'ART a validé les tarifs proposés pour les redevances associées tout en demandant à SNCF Réseau de mettre à jour son programme de travail pour tenir compte des dix demandes formulées dans son avis du 29 février 2024.

Concernant les tarifs d'accès aux installations d'entretien des matériels roulants de trois nouvelles filiales de SNCF Voyageurs, l'ART a validé leurs offres proposées pour les horaires de service 2025 et 2026. Ces offres sont les premières à être publiées à la suite d'appels d'offres pour des services conventionnés de voyageurs lancés par des autorités organisatrices et remportés par les sociétés dédiées créées par SNCF Voyageurs. Le régulateur a considéré que la tarification des prestations régulées fournies par les sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan était acceptable au regard du contexte et des enjeux. En effet, d'une part, peu de demandes d'accès d'entreprises ferroviaires tierces ont été réalisées pour ces installations de maintenance. D'autre part, ces trois entités ont mis en œuvre des travaux d'optimisation des coûts, qui permettent d'afficher des tarifs compétitifs par rapport aux tarifs des autres centres de maintenance de SNCF Voyageurs.

⁸ Avis n° 2024-016 du 29 février 2024 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2025.

Avis n° 2024-037 du 28 mai 2024 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2024.

Avis n° 2024-077 du 24 octobre 2024 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par les sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026.

Avis n° 2024-086 du 12 décembre 2024 relatif à la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2025.

⁹ Avis n° 2024-053 du 11 juillet 2024 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la SNCF pour l'horaire de service 2024.

FOCUS

Comment s'organise la mise en concurrence des services conventionnés de voyageurs en région ?

Depuis le 25 décembre 2023, les autorités organisatrices de transport (AOT) sont tenues de procéder à une mise en concurrence pour l'attribution des contrats de service public de transport. Auparavant, ces services étaient conventionnés de gré à gré avec l'opérateur historique SNCF Voyageurs. Depuis le 3 décembre 2019, les premiers contrats ont fait l'objet d'appels d'offres et ainsi permis de faire jouer la concurrence entre plusieurs opérateurs.

Au 31 décembre 2024, seules trois régions (Bretagne, Occitanie et Centre-Val de Loire) n'ont pas engagé de mise en concurrence de leurs services conventionnés de voyageurs. Les dix autres AOT – les neuf autres régions et l'État au titre des trains d'équilibre du territoire (TET) – ont lancé des procédures d'appels d'offres. Huit contrats d'exploitation de trains et de maintenance des matériels roulants ont ainsi été signés à l'issue de processus de mise en concurrence.

Cinq ont été attribués à SNCF Voyageurs et ses filiales :

- les axes Les Arcs-Draguignan - Nice - Vintimille, Cannes - Grasse et Nice - Breil - Tende, en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, exploité par SNCF Voyageurs Sud Azur depuis le début du service annuel 2025 ;
- les lignes composant l'étoile d'Amiens en Hauts-de-France, assurées par SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens depuis l'horaire de service 2025 ;
- les lignes tram-train et Sud Loire dans la région Pays de la Loire, dont l'exploitation a été initiée pour l'horaire de service 2025 par SNCF Voyageurs Loire Océan ;
- les trains d'équilibre du territoire sur lignes Nantes - Bordeaux et Nantes - Lyon, conventionnées par l'État, avec une exploitation attendue au service annuel de 2027 ;

- les trams-trains T4, T11 et T14 (anciennement la branche Esbly - Crécy de la ligne P) en Île-de-France, en partenariat avec Keolis depuis mars 2025.

Les trois autres contrats ont été attribués à des opérateurs alternatifs :

- l'axe inter-métropoles Marseille - Toulon - Nice en région Provence-Alpes-Côte d'Azur, sera exploité par Transdev pour une mise en exploitation mi-2025 ;
- la ligne Nancy - Contrexéville en région Grand Est, sera également opérée par Transdev en partenariat avec NGE Concessions ;
- les lignes de trams-trains T12 et T13 en Île-de-France seront exploitées par RATP Cap Île-de-France à compter de décembre 2025.

FAVORISER LE DÉVELOPPEMENT DU MODE FERROVIAIRE AU BÉNÉFICE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE DES TRANSPORTS

AMÉLIORER LES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES D'ACCÈS AUX INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES

En 2024, l'ART a constaté des avancées dans la mise en œuvre des recommandations qu'elle formule pour améliorer les conditions opérationnelles d'accès à l'infrastructure ferroviaire, tout en soulignant la persistance de nombreux défis. Ces recommandations visent à améliorer la transparence et l'équité des conditions d'accès mais aussi à optimiser l'utilisation du réseau et à renforcer l'efficacité du gestionnaire d'infrastructure.

AMÉLIORER LES CONDITIONS OPÉRATIONNELLES D'ACCÈS À L'INFRASTRUCTURE GÉRÉE PAR SNCF RÉSEAU

Dans son avis motivé sur le document de référence du réseau pour l'année 2025¹⁰, l'ART a formulé 13 recommandations visant à améliorer la performance de l'accès au réseau. Ces recommandations s'articulent autour de deux grands constats.

D'une part, l'ART considère que le gestionnaire d'infrastructure pourrait poursuivre ses efforts en faveur de l'accompagnement des nouveaux entrants, en se montrant encore davantage « proactif ». Le régulateur invite SNCF Réseau à mobiliser certains leviers, notamment la mise en place d'accords-cadres de capacités pour offrir plus de visibilité aux nouveaux entrants et la clarification des modalités de raccordement de sites tiers au réseau. En outre, afin de garantir l'équité de l'accès aux données nécessaires à l'exploitation ferroviaire, l'ART a souligné l'importance de revoir les modalités de tarification des systèmes d'information.

D'autre part, l'ART considère que le gestionnaire d'infrastructure pourrait revoir ses processus industriels pour améliorer la qualité du service rendu aux usagers. Pour préserver la compétitivité du mode ferroviaire, le régulateur considère que SNCF Réseau devrait réviser ses processus d'allocation des capacités, en renforçant la concertation avec les parties prenantes et en fournissant une information plus transparente sur les capacités réservées à des fins de travaux. Enfin, pour minimiser l'impact des situations perturbées sur les circulations commerciales, SNCF Réseau devrait également capitaliser sur les retours d'expérience des périodes de mouvements sociaux de l'année 2023 afin d'améliorer la résilience et la performance de l'exploitation ferroviaire.



AGIR EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DU FRET FERROVIAIRE

L'ART a souligné, à de nombreuses reprises, la nécessité d'améliorer la qualité du service rendu au fret ferroviaire, un levier essentiel pour accroître sa compétitivité face au transport routier. En effet, bien que le coût des péages soit en partie pris en charge par l'État, le fret ferroviaire souffre d'un déficit de qualité de service. Pour pallier cette situation, l'ART a formulé plusieurs recommandations visant à rendre l'allocation des capacités plus agile et à limiter l'impact des travaux sur les circulations fret.

Dans ce contexte, l'ART a relevé que le gestionnaire d'infrastructure pourrait revoir ses processus industriels pour améliorer la qualité du service rendu aux transporteurs de fret :

- s'agissant du processus d'allocation des capacités, si la mise en place de plans d'exploitation de référence vont dans le sens d'une meilleure anticipation et d'une plus grande transparence dans l'allocation des capacités, la démarche devrait associer plus clairement les parties prenantes ; une vigilance particulière devrait également être apportée à la démonstration que cette démarche aboutit effectivement à une optimisation des capacités ;

- s'agissant des travaux d'infrastructure, il est indispensable que SNCF Réseau amplifie ses efforts en matière de concertation et d'information et s'engage afin de maîtriser les impacts de leur programmation sur la capacité offerte pour les circulations commerciales.

À cet égard, l'ART a ouvert une procédure de recherche et de constatation de manquements à l'encontre de SNCF Réseau en raison de l'absence de mise en place d'un mécanisme pénalisant la non-utilisation de capacités-travaux, obligation qui résultait d'une décision de règlement de différend¹¹. À la suite de l'engagement de cette procédure qui pouvait conduire à sanction, SNCF Réseau ayant mis en place un mécanisme pénalisant la non-utilisation des capacités-travaux, l'ART a, de ce fait, clos cette procédure¹².

¹¹ Décision n° 2024-014 du 8 février 2024 relative à l'ouverture d'une instruction afin de procéder à la recherche et à la constatation de manquements de la société SNCF Réseau à ses obligations résultant de la décision de l'Autorité de régulation des transports n° 2022-059 du 28 juillet 2022.

¹² Décision n° 2025-014 du 13 février 2025 portant clôture de la procédure de recherche et de constatation de manquements de la société SNCF Réseau à ses obligations résultant de la décision de l'Autorité de régulation des transports n° 2022-059 du 28 juillet 2022.

FAVORISER L'UTILISATION OPTIMALE DE LA CAPACITÉ DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE DANS UN CONTEXTE D'OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Sous l'impulsion de l'ART, SNCF Réseau s'est saisie du dispositif d'accords-cadres qui constitue un outil stratégique pour le développement d'un marché concurrentiel des services de transport ferroviaire de voyageurs. Le régulateur continue d'accompagner les acteurs du secteur dans la mise en œuvre de ce dispositif, en veillant à son bon fonctionnement et à son adaptation aux évolutions du marché.

Le dispositif d'accord-cadre constitue un outil efficace de gestion de la capacité sur le réseau ferroviaire dans un contexte de développement de la concurrence des services de transport de voyageurs. En 2023, l'ART avait, à travers une consultation des acteurs du secteur ferroviaire, souligné les bénéfices des accords-cadres pour l'optimisation de l'utilisation des infrastructures et avait recommandé à SNCF Réseau de s'engager résolument dans le développement du dispositif.

En 2024, l'ART a rendu un avis consultatif sur les accords-cadres conclus entre SNCF Réseau et la société Ilisto 1-4-6, filiale de Kevin Speed¹³, premiers accords-cadres conclus depuis l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs. Le régulateur a considéré que ces trois accords-cadres ne faisaient pas obstacle à l'utilisation de l'infrastructure par d'autres candidats ou services de transport. Afin d'accompagner les parties et les futurs demandeurs d'accords-cadres, l'ART a formulé des recommandations à destination de SNCF Réseau sur le contenu de ce type de contrats. Elle a demandé notamment à SNCF Réseau d'améliorer la lisibilité du contrat et d'assurer sa cohérence avec les mécanismes incitatifs préexistants pour la bonne gestion de la capacité de l'infrastructure.

En outre, l'ART a recommandé à SNCF Réseau d'assurer une indispensable démarche de transparence vis-à-vis de l'ensemble des candidats et de veiller à la bonne intégration du dispositif d'accords-cadres au sein du processus de structuration des capacités, au service d'une vision prospective de l'utilisation du réseau ferroviaire. Le gestionnaire d'infrastructure doit mettre en place un processus de consultation préalable à la conclusion d'accords-cadres permettant d'organiser au mieux la complémentarité des capacités couvertes par cette voie. Le gestionnaire pourrait proposer, par exemple, différentes formes ou lots de capacités pré-assemblés selon des scénarios de partage de la capacité qui répondent aux besoins du marché tout en optimisant l'utilisation de l'infrastructure.

¹³ Avis n° 2024-029 du 30 avril 2024 relatif aux trois accords-cadres de capacité négociés entre SNCF Réseau et la société Ilisto 1-4-6, filiale de la société Kevin Speed, concernant les lignes à grande vitesse Paris-Lyon, Paris-Lille et Paris-Strasbourg.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Quels opérateurs envisagent de développer une offre de transports de voyageurs en France ?

Depuis 2021, de nouvelles entreprises ferroviaires envisagent de proposer de nouveaux services de transport en France. L'opérateur historique italien, via sa filiale Trenitalia France, concurrence SNCF Voyageurs sur la ligne Paris - Lyon et jusqu'à Milan. Renfe Viajeros, l'opérateur historique espagnol, exploite les lignes Marseille - Madrid et Lyon - Barcelone.

En plus de ces deux opérateurs historiques qui étendent leur offre en France, d'autres entreprises ferroviaires ont exprimé leur intention d'entrer sur le marché français du transport de voyageurs de longue distance. Au 1^{er} juin 2025, 13 acteurs ont déclaré dans la presse leur intention d'entrer sur le marché français :

- ◆ **Arriva Netherlands**, filiale de la Deutsche Bahn, souhaite lancer une liaison transfrontalière entre Groningen aux Pays-Bas et Paris, en passant par Amsterdam et Bruxelles, d'ici mi-2026 ;
- ◆ **European Sleeper** s'est positionné pour lancer, en 2026, une liaison de nuit entre Amsterdam et Barcelone en passant par la France ;
- ◆ **Europe Express** travaille, d'une part, avec Le Puy du Fou pour proposer un tour de France touristique en 2025 et, d'autre part, avec le groupe Accor pour relancer l'« Orient Express » d'ici la fin d'année 2026 ;
- ◆ **Evolyn** indique se préparer à lancer un service transmanche entre Londres et Paris entre 2026 et 2030, en partenariat avec Trenitalia ;
- ◆ **Gemini Trains** a aussi exprimé son intention de concurrencer Eurostar sur la liaison transmanche d'ici la fin de l'année 2028 ;
- ◆ **GoVolta** souhaite mettre en place un service entre Paris et Amsterdam au cours de l'année 2026 ;
- ◆ **Heurotrain** souhaite mettre en place, d'ici 2028, une liaison entre Amsterdam et Londres et une liaison entre Amsterdam et Paris via Bruxelles ;
- ◆ **Kevin Speed** a signé trois accords-cadres avec SNCF Réseau pour envisager d'exploiter les liaisons de Paris vers Lille, Strasbourg et Lyon, avec une desserte des gares intermédiaires, d'ici la fin de l'année 2028 ;
- ◆ **Le Train** ambitionne de lancer, d'ici 2027, des liaisons à grande vitesse pour relier Bordeaux à Angoulême, Nantes et Arcachon ;
- ◆ **Proxima** prépare un projet de liaison à grande vitesse reliant Bordeaux, Rennes et Nantes à Paris, avec une exploitation prévue en 2028 ;
- ◆ **Renfe Viajeros** a reporté, sans les abandonner, ses projets d'extension de son offre au départ de Barcelone vers Toulouse et Paris via Lyon ;
- ◆ **Trenitalia France** va étendre son offre en assurant la liaison entre Paris et Marseille à partir de juin 2025 ;
- ◆ **Virgin Trains** s'est positionné sur la liaison entre Paris et Londres, pour une mise en exploitation d'ici 2028.

Par ailleurs, en 2024, deux acteurs, **Railcoop** et **Midnight Trains**, ont annoncé la fin de leur projet d'entrer sur le marché de la longue distance. Ces deux entreprises n'ont pas réussi à lever toutes les barrières à l'entrée présentes sur le marché français.

POURSUIVRE LA LEVÉE DES FREINS À L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ & FAVORISER L'ARRIVÉE DE NOUVEAUX ACTEURS

Alors que se concrétise l'ouverture du marché ferroviaire de transport de voyageurs, l'ART a continué en 2024 à œuvrer à lever les barrières à l'entrée auxquelles font face les nouveaux acteurs et les freins au développement de nouveaux services. L'ART s'est notamment intéressée aux dérogations à l'attribution concurrentielle des services conventionnés de transport, ainsi qu'à la neutralité et à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, afin de garantir l'effectivité et l'efficacité de l'ouverture à la concurrence.

RENFORCER LA CONFIANCE DES ACTEURS DANS L'INDÉPENDANCE DU GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE

La réussite de l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire en France dépend en partie de la confiance des acteurs dans l'indépendance de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure. Cette indépendance est cruciale, surtout dans un contexte où SNCF Réseau demeure contrôlé par le même groupe que les entreprises ferroviaires historiques. Le droit européen autorise une telle intégration verticale à condition que des mesures garantissent l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure dans ses « fonctions essentielles », c'est-à-dire ses missions de tarification et de répartition des usages de l'infrastructure.



Dans un rapport publié en octobre 2024¹⁴, concluant une analyse amorcée en décembre 2022, l'ART a examiné le respect de son code de bonne conduite par SNCF Réseau, en élargissant son analyse à l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures essentielles, y compris SNCF Gares & Connexions. L'ART a constaté que, en raison de son contenu insuffisant, ce code n'atteignait actuellement pas l'objectif poursuivi par le législateur de garantir l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure essentielles. En effet, les engagements du code de bonne conduite mis en place par SNCF Réseau se limitaient souvent à simplement rappeler les obligations légales, sans les traduire opérationnellement.

À la lumière de ce constat, l'ART a formulé trois grandes recommandations à l'attention de SNCF Réseau pour l'inciter à mettre en place une organisation opérationnelle et des processus permettant de garantir le respect de son code de bonne conduite par ses agents, en particulier ceux exerçant les « fonctions essentielles » :

- mettre en place un environnement de contrôle robuste du respect du code de bonne conduite, qui pourrait notamment impliquer la nomination d'un responsable « conformité » directement rattaché au président-directeur général ;
- améliorer les modalités d'élaboration du code de bonne conduite et mieux porter ce dernier à la connaissance des acteurs en renforçant sa visibilité ;
- formaliser une méthode d'identification des agents chargés des fonctions essentielles et tenir à jour une liste de ces agents.

Par ailleurs, l'ART a relevé que les obligations qui s'imposent aujourd'hui à SNCF Réseau, et dans certains cas aux autres entités du groupe SNCF, ne sont pas suffisantes pour diffuser une culture de l'indépendance et garantir effectivement cette dernière au sein des gestionnaires d'infrastructures essentielles. Ainsi, l'ART a émis des recommandations visant à renforcer le cadre juridique relatif aux garanties d'indépendance attachées aux infrastructures essentielles, en mobilisant trois leviers principaux :

- une extension du périmètre des mesures de garantie d'indépendance, d'une part, aux missions de SNCF Réseau au-delà des seules fonctions essentielles, et, d'autre part, à SNCF Gares & Connexions, exploitant des gares de voyageurs, assimilables à des infrastructures essentielles ;
- un renforcement des pouvoirs du régulateur afin de compléter le dispositif de conformité de SNCF Réseau par un rôle de supervision confié à l'ART en la matière ;
- une évolution des modalités du contrôle déontologique des projets de mobilité des agents de SNCF Réseau afin de prévenir les risques de conflits d'intérêts et de divulgation d'informations confidentielles.



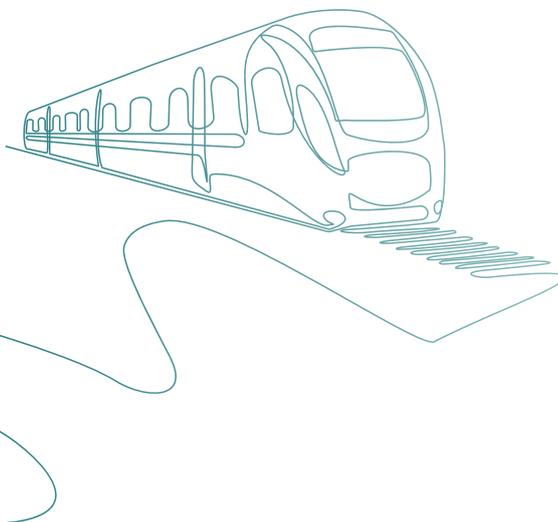
GARANTIR L'EFFECTIVITÉ DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES SERVICES CONVENTIONNÉS

L'ART a adopté des lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de services conventionnés de transport de voyageurs prévues par le règlement d'exécution n° 1370/2007 du 23 octobre 2007

Après consultation du secteur, l'ART a adopté¹⁵ des lignes directrices ayant pour objet d'explicitier l'interprétation et l'application par l'ART des modalités de dérogation à l'attribution de marchés de transport ferroviaire après mise en concurrence. Le règlement européen n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (règlement dit « OSP ») pose le principe de l'attribution concurrentielle des marchés de services conventionnés de voyageurs, tout en prévoyant six dérogations permettant leur attribution directe.

En application du règlement OSP, trois cas de dérogation sont soumis au contrôle de l'ART. Selon le motif invoqué dans leur demande de dérogation par les autorités organisatrices, l'ART peut émettre :

- un avis conforme sur les demandes liées à l'existence de circonstances exceptionnelles (nombre important de procédures en cours, modification du champ d'application du contrat, etc.), afin de veiller au caractère proportionné de la durée du contrat attribué de gré à gré et à l'existence d'un calendrier prévisionnel d'ouverture effective à la concurrence ;
- un avis conforme sur les demandes liées à l'existence de caractéristiques structurelles et géographiques du marché et du réseau justifiant une attribution directe, afin de s'assurer de l'existence de telles caractéristiques ainsi que, comme le prévoit le règlement, de l'amélioration significative de la qualité de service ou du rapport coût-efficacité escomptée au travers d'une attribution directe ;
- un avis simple sur les demandes relatives au cas où le gestionnaire de l'infrastructure est aussi une entreprise ferroviaire candidate, situation dans laquelle les autorités organisatrices de transport doivent justifier que l'opérateur de services de transport ferroviaire de voyageurs, à qui elles souhaitent attribuer directement le marché, assure simultanément la gestion *a minima* de 51 % du linéaire de voies de l'infrastructure ferroviaire concernée.



¹⁵ Décision n° 2024-038 du 28 mai 2024 portant adoption de lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de services conventionnés de transport de voyageurs prévues par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007.

FOCUS

Garantir un accès transparent, équitable et non discriminatoire au tunnel sous la manche dans un contexte où de nouveaux opérateurs potentiels ont exprimé leur intention de développer de nouveaux services.

L'ART et son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road (ORR)* ont rendu un avis commun¹⁶ sur le document de référence pour l'utilisation du lien fixe transmanche, établi par Eurotunnel, dans un contexte particulier lié au fait que de nouveaux opérateurs potentiels ont exprimé leur intention de développer de nouveaux services de transport ferroviaire de voyageurs en utilisant la liaison fixe transmanche. Les régulateurs ont examiné la mesure dans laquelle l'offre d'Eurotunnel pour 2025 est suffisamment transparente et permet d'assurer l'accès des entreprises ferroviaires, notamment les nouveaux entrants, dans des conditions équitables et non discriminatoires, tant sur le volet tarifaire que sur le volet non tarifaire opérationnel (ou non tarifaire).

Sur les aspects non tarifaires, les deux régulateurs ont relevé que la mise en œuvre du programme de travail au cours de l'année 2023 leur a permis de mieux comprendre les processus qu'Eurotunnel met en œuvre. Ils demandent désormais à Eurotunnel de clarifier certains aspects de son offre, notamment en ce qui concerne le traitement des demandes de sillons concurrentes et la gestion de la coordination et de la saturation. Les régulateurs ont également encouragé Eurotunnel à publier un modèle d'accord-cadre afin de faciliter les engagements à long terme des opérateurs.

Concernant la partie tarifaire, l'ART et l'ORR ont souligné l'importance d'aligner les tarifs de l'offre d'Eurotunnel avec ceux de la convention appliquée à Eurostar, afin d'assurer une égalité de traitement entre les opérateurs. Les régulateurs ont noté la démarche de transparence d'Eurotunnel, mais ils ont souligné que celle-ci doit être complétée d'éléments explicatifs au regard de la complexité des mécanismes mis en œuvre.

¹⁶ Avis n° 2024-010 du 8 février 2024 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixé Transmanche pour l'horaire de service 2025.



CONTRIBUER À DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES DE QUALITÉ

FAVORISER L'ÉMERGENCE D'UNE VISION CIBLE POUR L'AVENIR DU RÉSEAU FRANÇAIS

En 2024, l'ART a rappelé l'importance de l'actualisation du contrat de performance signé entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030, au regard de l'inflation et des annonces gouvernementales intervenues depuis sa signature, afin de donner la visibilité nécessaire au gestionnaire d'infrastructure et à l'industrie ferroviaire pour répondre aux besoins de modernisation et de régénération du réseau.

DES RECOMMANDATIONS FORMULÉES EN VUE DE L'ACTUALISATION DU CONTRAT DE PERFORMANCE

Début 2024, le Gouvernement avait annoncé une actualisation du contrat de performance et invité l'ART à émettre toute recommandation utile à ce sujet. L'ART a ainsi formulé huit recommandations¹⁷ afin que le contrat de performance devienne un véritable levier de pilotage et de régulation, permettant de répondre aux enjeux actuels et futurs du système ferroviaire, tout en favorisant une exploitation performante et durable des infrastructures.

À court terme, il s'agit d'améliorer la lisibilité et le niveau de détail des trajectoires financières, ainsi que le suivi de la productivité réelle du gestionnaire d'infrastructure. Il s'agit de renforcer le contrat de performance afin de garantir une meilleure transparence et un suivi plus rigoureux des engagements pris.

À moyen terme, l'ART recommande de faire du contrat de performance un outil privilégié de la régulation économique du gestionnaire d'infrastructure. Cela passe par l'élaboration d'une vision cible industrielle détaillée du réseau, adossée à une programmation pluriannuelle des investissements et à des mécanismes incitatifs à la performance et à la qualité de service. L'ART invite ainsi l'État et SNCF Réseau à engager dès à présent les travaux nécessaires à la mise en œuvre de ces recommandations, afin de garantir une gestion optimale et durable du réseau ferroviaire français.

Cette actualisation du contrat de performance n'a finalement pas eu lieu en 2024 et pourrait désormais intervenir à l'été 2025 d'après les dernières annonces du Gouvernement à la date de publication du présent rapport.

¹⁷ 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.

FOCUS

Dans l'attente de l'actualisation du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau, l'ART a pour la première fois été saisi du rapport annuel de SNCF Réseau.

Le législateur a confié à l'ART la mission de contrôler la mise en œuvre du contrat de performance, dont SNCF Réseau rend compte dans son rapport d'activité¹⁸.

Au regard des objectifs fixés dans le contrat de performance, SNCF Réseau assure le suivi de 21 indicateurs industriels et financiers, relatifs au trafic, à la sécurité, au développement durable, à la performance clients, à la consistance du réseau et à la performance industrielle, ainsi qu'à la performance financière.

L'avis de l'ART relatif à la mise en œuvre de ce contrat au titre de l'année 2023¹⁹ intervient un an après l'annonce d'une « *nouvelle donne ferroviaire* »²⁰ alors que son actualisation prévue en 2024 a été reportée à l'été 2025. Malgré une amélioration des indicateurs de qualité de service relatifs aux processus d'allocation des capacités, le régulateur constate une dégradation de la qualité de service en matière d'exploitation ferroviaire, accompagnée par un vieillissement du réseau plus rapide que les trajectoires prévues par le contrat de performance. Sur le plan financier, la performance financière de SNCF Réseau demeure en retrait par rapport aux trajectoires du contrat de performance.

¹⁸ Article L. 2111-10 du code des transports.

¹⁹ Avis n° 2024-030 du 30 avril 2024 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2023 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

²⁰ Le 24 février 2023, la Première ministre, Elisabeth Borne, avait annoncé une « nouvelle donne ferroviaire » à l'occasion de la remise du rapport Investir plus et mieux dans les mobilités pour réussir leurs transitions du Conseil d'orientation des infrastructures. À ce titre une augmentation de 50 % de l'effort de renouvellement et de modernisation d'ici 2027 avait été annoncée et une première enveloppe de 300 millions d'euros allouée à SNCF Réseau pour 2024 via le fonds de concours.

FOCUS

L'ART suit les trajectoires financières de SNCF Réseau dans le cadre de l'avis qu'elle rend annuellement sur le projet de budget de SNCF Réseau.

Malgré des efforts de SNCF Réseau pour réduire les écarts observés ces dernières années avec la trajectoire inscrite au contrat de performance 2021-2030, l'ART a constaté que les cibles fixées au contrat n'étaient toujours pas respectées dans le projet de budget pour l'année 2025.²¹ Le régulateur a relevé avec intérêt l'attention portée par SNCF Réseau au rétablissement de sa marge opérationnelle, conformément à ses recommandations. Néanmoins, les écarts constatés interrogent 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, et (iii) les conditions d'indépendance réelles de SNCF Réseau à l'égard du groupe SNCF, notamment du transporteur SNCF Voyageurs.

Au regard des hypothèses budgétaires ambitieuses de SNCF Réseau, l'ART a invité à prendre sans délai des mesures d'atténuation afin de maintenir la trajectoire de marge opérationnelle et le ratio relatif à la « règle d'or ». Les hypothèses de volume de trafic et de maîtrise des charges d'exploitation sur lesquelles repose le projet de budget risquent d'emporter des écarts entre les prévisions de ce projet et son exécution. Au regard de ces éléments, l'ART a convié SNCF Réseau à mettre en œuvre un plan d'économies, sans diminuer le niveau d'investissement prévu, en cas d'écart significatif survenant au cours de l'exécution du budget 2025.

Dans l'attente de l'actualisation du contrat de performance entre SNCF Réseau et l'État, l'ART a émis des recommandations ayant pour objet de faire reposer le projet de budget 2026 sur des trajectoires financières actualisées. Le régulateur rappelle l'importance de l'actualisation du contrat, au regard des évolutions de l'inflation et des annonces gouvernementales intervenues depuis sa signature, afin de donner la visibilité nécessaire au gestionnaire d'infrastructure et à l'industrie ferroviaire pour répondre aux besoins de modernisation et de régénération du réseau. L'ART recommande de faire reposer le projet de budget 2026 sur des trajectoires financières actualisées du contrat de performance, notamment en ce qui concerne (i) le niveau du ratio relatif à la « règle d'or », fixé dans les statuts de SNCF Réseau, et (ii) les besoins d'apports via le fonds de concours.

²¹ Avis n° 2024-085 du 5 décembre 2024 relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2025.

AGIR POUR DES GARES & DES INSTALLATIONS DE SERVICE DE QUALITÉ

L'ART a intensifié ses efforts pour améliorer la qualité des services rendus dans les gares de voyageurs et les gares de triage des trains de fret.

UNE RÉGULATION DE PLUS EN PLUS INCITATIVE À L'AMÉLIORATION DE LA QUALITÉ DE SERVICE EN GARES



En 2023, l'ART avait souligné l'importance de renforcer les dispositifs de suivi de la qualité du service rendu en gare²². Dans son avis sur le DRG 2023, l'ART avait considéré que les indicateurs proposés étaient peu pertinents et les objectifs associés insuffisamment ambitieux. Par la suite, SNCF Gares & Connexions s'était formellement engagé à réviser en profondeur son dispositif d'incitation à la qualité de service d'ici 2025.

En 2024, SNCF Gares & Connexions a initié une refonte en profondeur de son dispositif de suivi de la qualité de service, en deux étapes.

Dans un premier temps, entre janvier et février 2024, le gestionnaire des gares a mené une consultation de ses clients. Cette consultation a permis de recueillir les attentes des transporteurs quant à la pertinence et à l'importance des indicateurs de qualité de service mesurés et des dispositifs d'incitation mis en place, sous la forme de mécanismes de bonus-malus. L'ART a

relevé²³ que cette consultation constituait une première approche pour arriver, à terme, à une refonte du système de suivi de la qualité de service et reste dans l'attente d'un dispositif, qui, *in fine*, maximise la satisfaction des clients.

Dans un second temps, en juillet 2024, SNCF Gares & Connexions s'est appuyée sur les résultats de cette consultation publique pour renforcer significativement le dispositif de suivi de la qualité de service inscrit dans le DRG 2025. Dans son avis du 21 novembre 2024²⁴, l'ART a accueilli favorablement ces évolutions qui s'appuient sur de nouveaux indicateurs permettant de mieux valoriser la satisfaction des usagers des gares, l'intermodalité, la sûreté et l'information des personnes à mobilité réduite et des personnes en situation de handicap. Le gestionnaire des gares a également revu le mécanisme d'incitation associé qui s'appuie désormais sur un malus en cas de non-atteinte des objectifs en remplacement du système symétrique de bonus-malus préexistant.

²² 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.

²³ Avis n° 2024-022 du 21 mars 2024 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 2024.

²⁴ Avis n° 2024-082 du 21 novembre 2024 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 2025.



FOCUS

L'ART a initié une démarche de régulation plus incitative à l'amélioration de la qualité des prestations pour les installations de service de SNCF Réseau.

S NCF Réseau a engagé une démarche visant à renforcer la qualité de service des prestations fournies dans ses installations de service.

Répondant aux demandes de l'ART, SNCF Réseau met progressivement en place des indicateurs de suivi de la qualité de service et de la performance sur l'ensemble de ses sites dans le cadre d'un programme de travail. Néanmoins, l'ART a constaté, dans son avis du 29 février 2024²⁵, que les indicateurs définis ne répondaient pas pleinement à ses attentes en raison de l'imprécision tant de leurs définitions que de leurs modalités de publication. Le régulateur a estimé essentiel que le gestionnaire d'infrastructure définisse et expérimente des indicateurs de qualité de service complémentaires et mène à bien la généralisation des indicateurs définis conformément aux engagements pris dans son programme de travail.

Cette démarche proactive de l'ART vise à créer un cadre plus transparent, favorisant une meilleure utilisation des installations

de service et une plus grande cohérence entre la qualité des prestations fournies aux exploitants ferroviaires et leur tarification. SNCF Réseau propose par exemple un tarif unique pour l'usage courant des voies de service, alors que la consistance réelle de cette prestation peut varier sensiblement, que ce soit en raison de différences de qualité de service théorique (telle que prévue par le DRR au regard des attentes des utilisateurs) ou de qualité de service intrinsèque (telle que constatée par rapport à la qualité de service théorique). Afin d'assurer une plus grande cohérence entre la tarification et la variété des prestations effectivement fournies par SNCF Réseau, l'ART a incité le gestionnaire d'infrastructure à construire un modèle de coûts intégrant des indicateurs d'efficacité des coûts engagés pour les principaux postes de dépenses. Ainsi, SNCF Réseau sera apte à proposer une décomposition plus fine de son offre et de la grille tarifaire associée et à même de potentiellement mieux répondre aux différents besoins des utilisateurs.

²⁵ Avis n° 2024-016 du 29 février 2024 portant sur la fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, les voies de service et certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2025.



| LA PAROLE À...

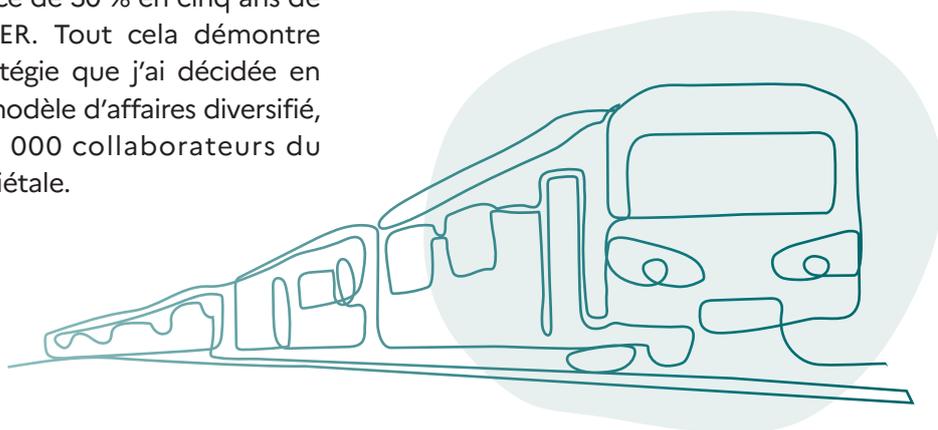
Jean-Pierre Farandou,
Président-Directeur général
du groupe SNCF



Quel bilan tirez-vous de vos cinq années passées à la tête du groupe SNCF ?

Ces cinq années ont été une période de profondes transformations pour le groupe SNCF, avec la mise en œuvre de la réforme pour un nouveau pacte ferroviaire, l'ouverture effective à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France et la discontinuité de Fret SNCF imposée par la Commission européenne à l'État. Dans le même temps, des crises majeures ont secoué l'entreprise : la crise sanitaire et économique du Covid en 2020/2021, la hausse des prix de l'énergie et de l'inflation en 2022 et 2023 à la suite du conflit en Ukraine.

Malgré ce contexte difficile, le Groupe a enclenché le cercle vertueux de la croissance rentable. En 2024, il est bénéficiaire pour la quatrième année consécutive. Les investissements ont atteint un niveau record, la dette est maîtrisée. L'envie de train des Français grandit dans tous les territoires. Je suis fier de la croissance de 30 % en cinq ans de la fréquentation des TER. Tout cela démontre la pertinence de la stratégie que j'ai décidée en 2019, l'intérêt de notre modèle d'affaires diversifié, l'engagement des 290 000 collaborateurs du Groupe et son utilité sociétale.





Quels sont, selon vous, les défis que le secteur ferroviaire doit relever en priorité pour contribuer à la construction de mobilités durables ?

La mère des batailles, c'est l'état qualitatif et capacitaire du réseau ferré national. Il n'y aura pas de report modal vers le train sans un réseau performant. Grâce à ses résultats financiers positifs, le groupe SNCF va apporter, entre 2024 et 2027, 2,5 Mds€ supplémentaires à la régénération du réseau par rapport à ses engagements pris en 2018. À compter de 2028, je me suis engagé sur une contribution additionnelle de 500 M€ sur les 1,5 Md€ nécessaires par an pour enrayer le vieillissement du réseau et la dégradation inexorable de la qualité de service, tels que les subissent nos voisins allemands. Nous devons avoir conscience de la gravité de l'instant et

espérer que l'État saura trouver 1 Md€ par an manquant à partir de 2028 pour la régénération et la modernisation du réseau ferré national.

L'amélioration de la qualité de service est le deuxième défi. La maintenance prédictive, en anticipant les pannes sur les matériels roulants et les infrastructures, rend le « zéro panne technique » atteignable d'ici la fin de la décennie.

Le troisième enjeu, c'est le fret. Un fret ferroviaire compétitif contribuera au verdissement de notre industrie et à la décongestion des routes et des autoroutes.



L'ART tient un rôle fondamental dans l'équilibre financier du système ferroviaire national.



Dans ce contexte, comment envisagez-vous le rôle de l'ART pour contribuer efficacement au développement du secteur ferroviaire ?

En rendant des avis conformes sur la fixation des redevances liées à l'utilisation du réseau ou à l'accès aux gares, c'est l'équilibre du système entier qui est en jeu.

L'ouverture à la concurrence est désormais une réalité avec la présence sur le marché français d'entreprises alternatives à SNCF Voyageurs. Dans cette période charnière, l'ART accompagne le secteur ferroviaire pour que cette ouverture se

fasse au bénéfice de tous les clients. Le maintien dans tous les territoires d'un service public de la longue distance ferroviaire, auquel chaque entreprise ferroviaire contribue en proportion de son activité, est cardinal pour que le train reste un facteur de compétitivité, de souveraineté et de solidarité dans notre pays. L'équité concurrentielle s'applique aussi à l'opérateur historique.



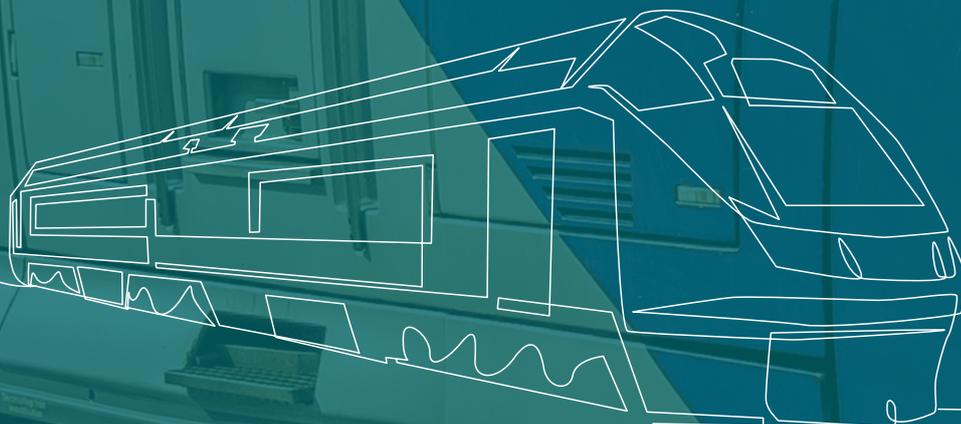
OBSERVER ET INFORMER SUR LE FONCTIONNEMENT DES MARCHÉS FERROVIAIRES

BILAN ANNUEL DU MARCHÉ DU TRANSPORT FERROVIAIRE

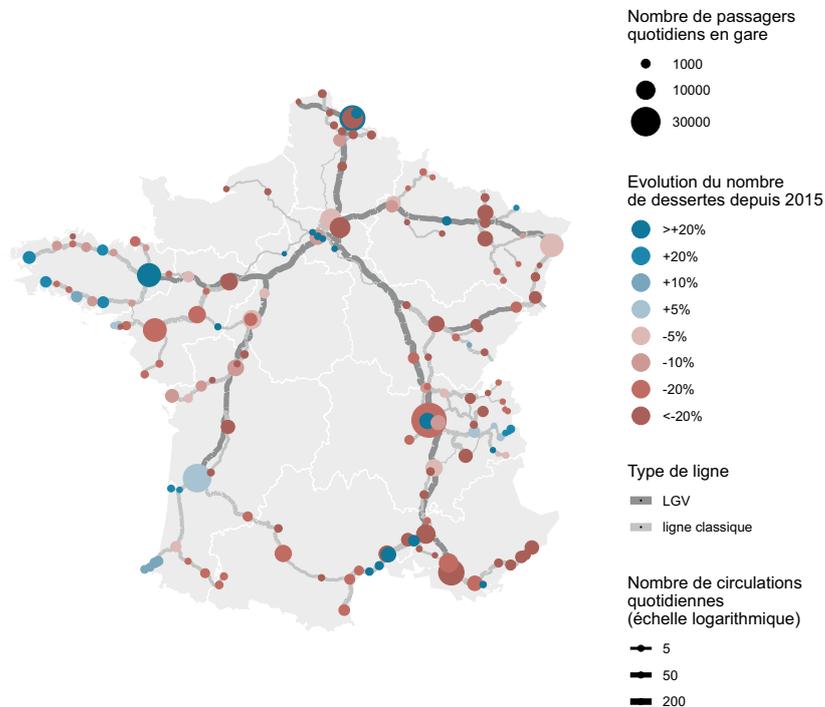
Le huitième bilan annuel de l'ART sur le marché du transport ferroviaire, publié en 2024, dresse un état des lieux de la situation en France pour l'année 2023 caractérisé par une nouvelle hausse de fréquentation des voyageurs. Il pâtit, tout de même, d'une baisse des circulations à grande vitesse et d'un état de l'infrastructure témoignant de besoins de financement toujours plus forts pour son entretien et son renouvellement.

Depuis 2015, les trains aptes à la grande vitesse (TAGV) réalisent globalement moins de dessertes, concentrant le développement de la fréquentation dans les plus grandes gares, où elle est en hausse de 20 %. En 2023, la fréquentation des trains a dépassé de 21 % son niveau de 2019 pour les services conventionnés TER et Intercités. La fréquentation des TAGV a dépassé de 8 % son niveau de 2019, en dépit d'une baisse de l'offre sur la même période représentant 9 % des circulations de trains, conduisant à un

taux d'occupation record de 77 %. La baisse de l'offre ferroviaire à grande vitesse s'explique notamment par la réduction du parc de TAGV exploités en France, en baisse de près de 40 trains depuis 2019. Dans les gares, cette évolution de la fréquentation des TAGV se traduit par des effets différenciés : les grandes gares ont vu une forte progression de leur fréquentation grâce à une desserte par des matériels TAGV de plus grande capacité ; à l'inverse, la fréquentation moyenne des petites gares a stagné du fait de la baisse de la desserte par des TAGV.

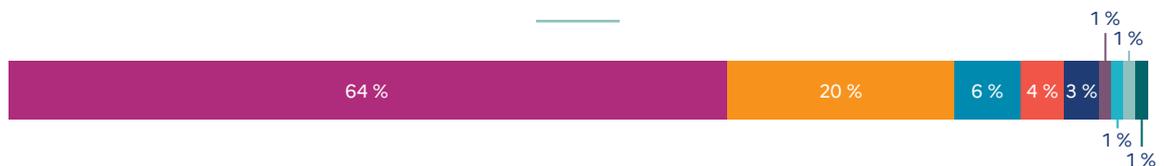


Évolution de l'offre & de la fréquentation des services ferroviaires librement organisés par catégorie de gare entre 2015 et 2023



En 2023, les prix des billets TAGV ont été contenus par rapport à leurs niveaux de 2019 sur l'axe Sud-Est, seul axe sur lequel s'exerce une concurrence entre l'opérateur historique, sa filiale Ouigo et deux nouveaux opérateurs, Renfe Viajeros et Trenitalia France. Les prix des billets TAGV ont en revanche dépassé leurs niveaux de 2019 sur l'ensemble des autres axes où aucune concurrence ne s'exerce.

Fréquentation des services ferroviaires librement organisés en France pour l'année 2023 (% du nombre de voyageurs.km transportés en France)²⁶



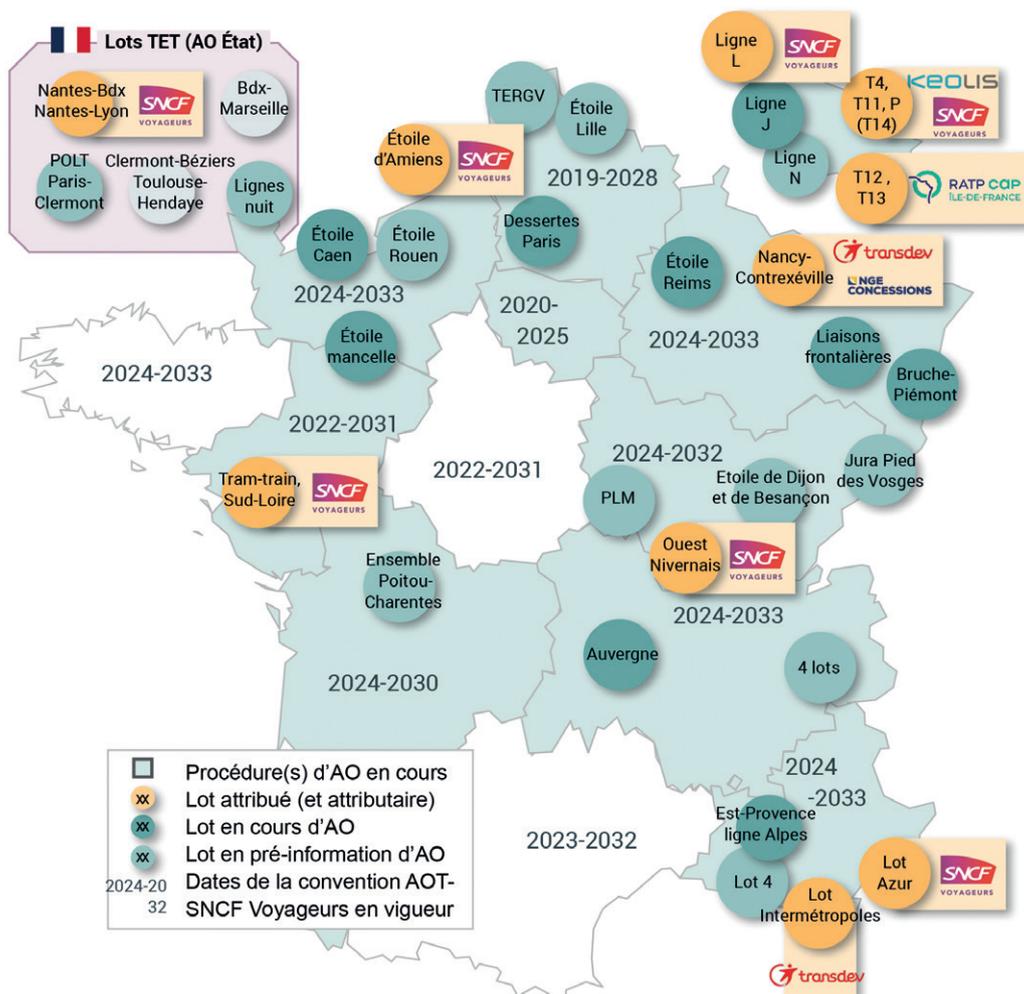
Sources : ART d'après entreprises ferroviaires

²⁶ Les services de trains de nuit Paris - Vienne et Paris - Berlin opérés en partenariat entre ÖBB Nightjet et SNCF Voyageurs ne sont pas représentés en raison de leur poids significativement plus faible que les autres services. La marque commerciale Thalys a disparu en octobre 2023 à la suite de la fusion des sociétés Eurostar et Thalys au sein de la holding Eurostar Group.

Après plusieurs années de stabilité, le coût des TER supporté par les autorités organisatrices de transport a notablement augmenté en 2023. Les charges d'exploitation des services ferroviaires régionaux ont fortement augmenté en dépit d'une relative stabilité des péages d'infrastructure, en partie du fait de la forte hausse des coûts d'énergie.

La hausse du coût des TER n'a été que partiellement répercutée sur les prix payés par les usagers, les concours publics assurant en 2023 près des deux tiers du financement de l'activité conventionnée. La comparaison de ces coûts entre les régions

témoigne cependant d'une forte variabilité et de l'existence de possibles gisements d'efficacité. Par exemple, le coût ramené par passager.km reste très supérieur pour les régions Normandie et Occitanie par rapport aux autres régions. Même si la mise en concurrence des services conventionnés progresse lentement (seuls 10 lots de services conventionnés sur près de 50 annoncés ont fait l'objet d'une attribution concurrentielle à la mi-année 2025), cette démarche devrait offrir, dans les prochaines années, des incitations accrues à la performance pour les entreprises ferroviaires, à la fois en termes de coûts et de qualité de service.



L'année 2023 a été marquée par une nouvelle dégradation de l'offre ferroviaire, résultant, à la fois, d'une baisse du nombre de trains programmés (notamment pour les services à grande vitesse), d'une moindre réalisation de l'offre programmée (du fait des mouvements sociaux) et d'une chute de la ponctualité pour

l'ensemble des services ferroviaires. Le nombre de trains ayant effectivement circulé et étant arrivés à l'heure à leur terminus par rapport au nombre de trains prévus a en effet de nouveau significativement baissé (de 81 % à 78 %), affectant l'ensemble des services ferroviaires domestiques.



LA CONTRIBUTION DE L'ART 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 2024, l'ART y a pris toute sa part.

I UNE PLEINE IMPLICATION DE L'ART

PARTICIPATION AUX ASSEMBLÉES PLÉNIÈRES & AUX COMITÉS STRATÉGIQUES

En 2024, la présidence de l'IRG-Rail a été assurée par Transportstyrelsen, le régulateur suédois. Représentée par Patrick Vieu, vice-président, l'ART a participé aux assemblées plénières les 14 et 15 mai puis les 27 et 28 novembre 2024 en Suède. Ces réunions de l'instance décisionnelle du réseau de régulateurs européens ont permis d'adopter des documents élaborés en commun et d'approuver le programme de travail pour l'année 2025. En 2024, l'IRG-Rail a ainsi notamment publié :

- le 12^e rapport annuel d'observation des marchés²⁷ ;
- un rapport sur les défis d'accès au réseau dans le cadre du déploiement du système européen de gestion de trafic des trains (l'ERTMS)²⁸ ;
- une position commune des régulateurs sur la proposition de règlement européen sur l'utilisation des capacités ferroviaires²⁹ ;
- une contribution à l'évaluation de la directive 2012/34/UE³⁰ établissant un espace ferroviaire unique européen ;
- sa stratégie pour la période 2025 à 2028.

²⁷ <https://irg-rail.eu/download/5/1013/24050712thMMReport-MainReport-final.pdf>

²⁸ <https://irg-rail.eu/download/5/1073/20245IRG-railNetworkaccesschallengesfollowingthedeploymentofERTMS.pdf>

²⁹ <https://irg-rail.eu/download/5/1082/202414IRG-RailCapacityReformlongpaper.pdf> - <https://irg-rail.eu/download/5/1081/202413IRG-RailShortPaperonCapacityproposal.pdf>

³⁰ <https://irg-rail.eu/download/5/1080/20247IRG-RailReportontheSERADirective.pdf>

LA STRATÉGIE DE L'IRG-RAIL POUR LA PÉRIODE 2025-2028

Sur le modèle des documents stratégiques antérieurs dont l'IRG-Rail s'est doté depuis 2017, le document stratégique 2025-2028 a été élaboré par le comité stratégique réuni le 8 février et le 11 septembre 2024, puis adopté par l'assemblée plénière en novembre 2024.

Le secteur ferroviaire fait face à de nombreux défis, en particulier contribuer à la transition écologique, améliorer la qualité des infrastructures et l'efficacité des coûts des gestionnaires. Depuis plusieurs années, un certain nombre d'initiatives, législatives ou politiques, ont été publiées pour répondre à ces défis. Dans ce cadre, les régulateurs ont étroitement collaboré au sein du réseau, en participant à des discussions ou en publiant des positions communes, sur différentes thématiques, telles que l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'accès au réseau, la billettique ou encore les corridors de fret ferroviaire.

Dans ce contexte, les membres de l'IRG-Rail se fixent trois objectifs pour les années à venir :

- ◆ promouvoir une application cohérente de la réglementation ferroviaire afin de développer un marché ferroviaire européen plus intégré ;
- ◆ contribuer à un système de transport plus durable en promouvant la concurrence et l'efficacité ;
- ◆ promouvoir les meilleures pratiques en matière de régulation économique dans l'intérêt des passagers et des utilisateurs de fret ferroviaire.

Pour atteindre ces objectifs, l'IRG-Rail s'efforcera de continuer à renforcer sa position de référence technique et indépendante pour les autorités et parties prenantes européennes. Le réseau engagera activement ses membres, en leur permettant d'échanger sur leurs expériences et d'identifier les meilleures pratiques. L'IRG-Rail analysera également l'impact de la régulation sur le bien-être des consommateurs. Le réseau cherchera par ailleurs à adapter son organisation afin de faire face aux futurs défis et s'affirmera en maintenant un dialogue continu et ouvert avec l'ensemble des parties prenantes du secteur ferroviaire.



LA CONTRIBUTION DE L'IRG-RAIL AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

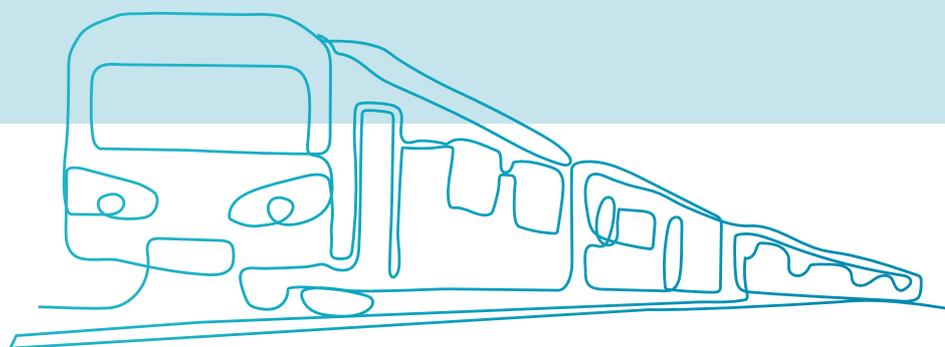
LE RÈGLEMENT EUROPÉEN SUR LES CAPACITÉS FERROVIAIRES

La Commission européenne a publié en juillet 2023 une proposition de règlement sur l'utilisation des capacités ferroviaires visant à renforcer les règles d'allocation des sillons et à faire évoluer la gouvernance de l'espace ferroviaire unique européen. Le Parlement européen et le Conseil de l'Union, en tant que colégislateurs, ont publié leurs positions respectives sur le texte, respectivement en mars et en juin 2024. Dans ce contexte, les membres de l'IRG-Rail ont publié en novembre 2024 une synthèse de leur position et une analyse détaillée de chaque article de la proposition de règlement.

L'ÉVALUATION DE LA DIRECTIVE 2012/34/UE

L'article 63 de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen prévoit que la Commission européenne rédige un rapport sur la mise en œuvre de cette directive. Dans le cadre de l'IRG-Rail, les régulateurs ont rédigé un rapport visant à contribuer aux travaux de la Commission européenne. Ce rapport permet de partager l'expérience acquise par les régulateurs depuis de nombreuses années sur les différents sujets couverts par la directive : état des lieux du développement du marché des services ferroviaires de voyageurs, barrières à l'entrée ou encore rôle des régulateurs dans la mise en œuvre de la directive.

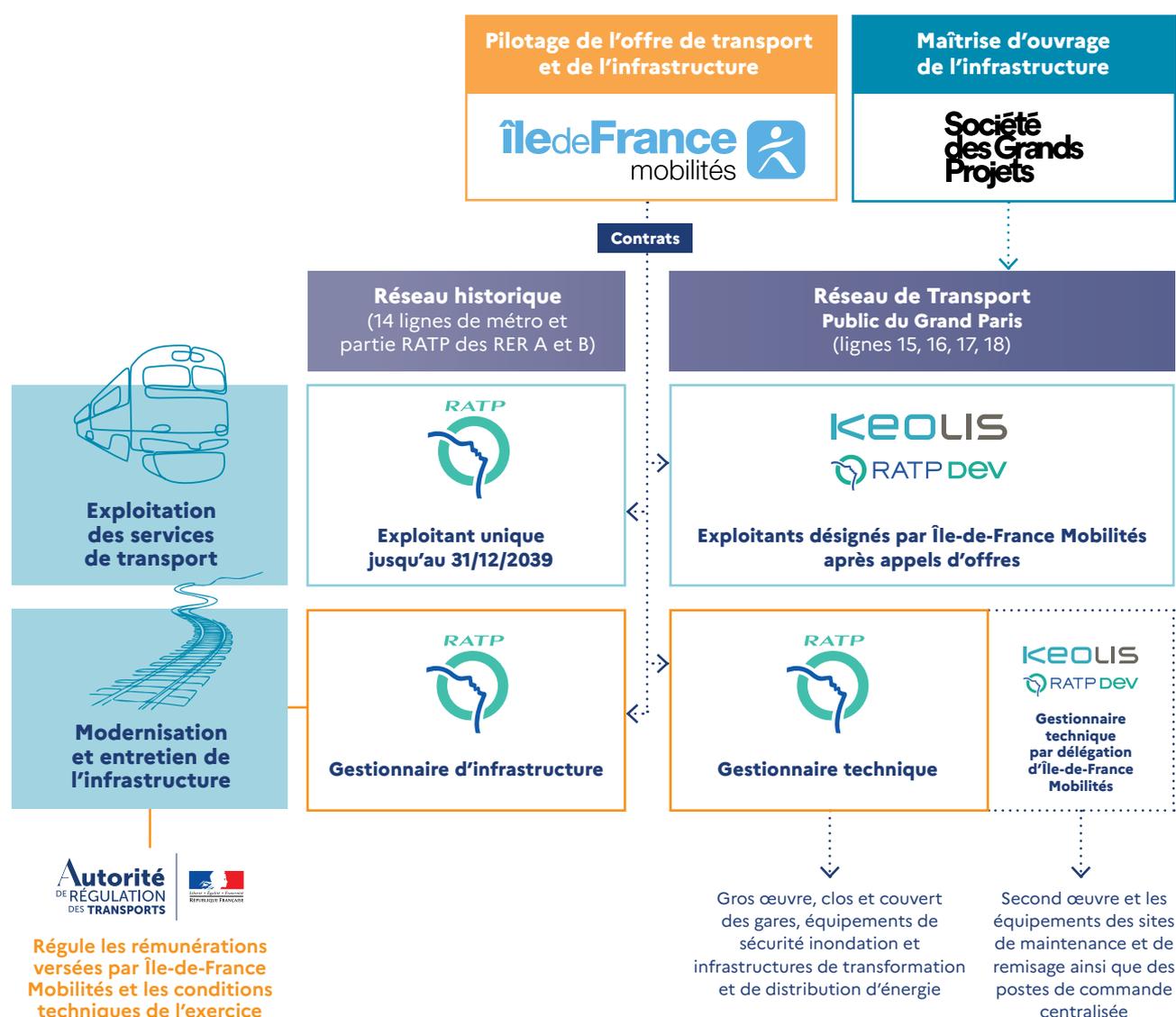
RÉGULER LES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE





En charge de la régulation des activités en monopole de la RATP (réseau historique du métro et du RER, réseau du Grand Paris Express, sûreté), l'ART a engagé ses premiers travaux en 2021 qu'elle a poursuivis en 2024, dans ce secteur dont la régulation est récente.

L'INTERVENTION DE L'ART DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS GUIDÉS EN ÎLE-DE-FRANCE



Régule les rémunérations versées par Île-de-France Mobilités et les conditions techniques de l'exercice du rôle de gestionnaire technique



Chiffres-clés 2023¹

Le réseau des
14 lignes de métro



225 Km

Longueur du réseau

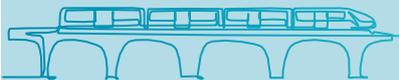


304

Nombre de stations

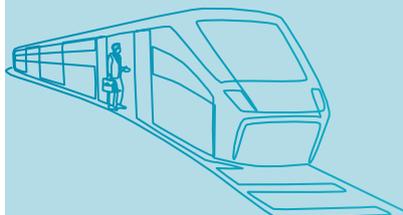
Le réseau des
2 lignes de RER

(partie des lignes A et B
exploitée par la RATP)



123 Km

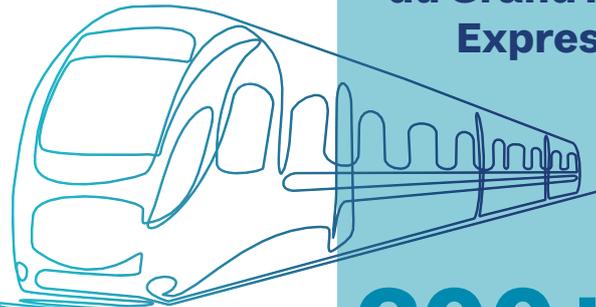
Longueur du réseau



64

Nombre de gares

Le futur réseau
de transport public
du Grand Paris
Express



200 Km

Longueur du réseau



68

Nombre de gares



10

décisions & avis

rendus par l'ART
depuis 2021

¹ Chiffres pour 2023, les chiffres pour 2024 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.
Source : ART, d'après gestionnaires d'infrastructure



L'ART joue un rôle central dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France, en veillant à l'équilibre et à la transparence des relations entre les différents acteurs. Elle assure la régulation des activités de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP), en tant que gestionnaire d'infrastructure du réseau historique du métro et du RER, ainsi que gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris. Elle régule également la tarification des prestations de sûreté assurées par le service interne de sécurité de la RATP.

L'ART agit, d'une part, comme un tiers de confiance, garantissant l'équité des négociations entre la RATP et Île-de-France Mobilités (IdFM), l'autorité organisatrice des transports, notamment dans le cadre

de la mise en concurrence des services de transport. Elle veille d'autre part à ce que les exploitants du réseau de transport public du Grand Paris bénéficient d'un traitement transparent et non discriminatoire.

En 2024, l'ART a renforcé son action sur plusieurs axes prioritaires. D'une part, elle a intensifié son action de régulation des prestations de sûreté, veillant à une maîtrise et une optimisation des coûts et des tarifs de ces prestations. D'autre part, le régulateur s'est assuré que les exploitants du réseau de transport public du Grand Paris puissent bénéficier d'un traitement transparent et équitable, préparant ainsi l'arrivée des exploitants de service de transports désignés par IdFM sur cette nouvelle infrastructure.

CONTRIBUER AU BON FONCTIONNEMENT DES RÉSEAUX (MÉTRO, RER ET GRAND PARIS)

DANS UN CONTEXTE DE DÉVELOPPEMENT DE LA CONCURRENCE ENTRE OPÉRATEURS DE TRANSPORT

L'ART contribue à la mise en place des conditions nécessaires au développement de la concurrence entre opérateurs de transport en Île-de-France, dans un contexte où la RATP est amenée à exercer simultanément des activités de gestionnaire d'infrastructure de réseaux (Grand Paris, métro et RER), et une activité d'opérateur de transport sur ces mêmes réseaux.

L'ART rend un avis conforme sur la rémunération de la RATP au titre de son activité de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris

En 2024, l'ART s'est prononcée à trois reprises sur la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau du Grand Paris. En février 2024, l'ART a approuvé pour la première fois, et pour la période 2021-2024, le projet de rémunération par IdFM de la RATP pour l'exercice de la mission de gestion technique du réseau du Grand Paris. La rémunération ainsi conclue entre IdFM et la RATP couvrait l'ensemble des charges nettes prévisionnelles du gestionnaire, y compris les dépenses engagées avant la réception des ouvrages, et ne concernait que de rares ouvrages, à compter du deuxième trimestre 2024.

L'ART n'ayant, dans un premier temps, pas été saisie du projet de rémunération couvrant la période 2024-2029, il lui a appartenu de fixer le montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle allouée par IdFM à la RATP au titre de l'année 2024. Cette année a été marquée par la reprise en gestion technique par la RATP des trois premières gares ouvertes (Aéroport d'Orly, Saint-Denis Pleyel et Villejuif Institut Gustave Roussy). En application de l'article 10 du décret n° 2020-1752¹, l'ART a fixé la contribution forfaitaire prévisionnelle de l'année 2024 versée par IdFM à la RATP². Ce montant a été

décidé par l'ART en prenant acte d'un commun accord entre IdFM et la RATP. Cette décision a permis de garantir une continuité financière tout en laissant la possibilité d'une régularisation ultérieure, une fois l'avis conforme rendu.

En juin 2024, la RATP a soumis un projet de rémunération versée par IdFM pour la période 2024-2029. Cette convention pluriannuelle couvre le périmètre de la convention signée pour la période 2021-2024 auquel s'ajoutent les trois premières gares ouvertes reprises en gestion technique par la RATP et les reprises en gestion technique des autres ouvrages, qui interviendront au cours de la période 2024-2029. Dans ce projet de rémunération, la RATP et IdFM n'ont pas modifié le montant de la contribution forfaitaire fixé pour l'année 2024.

L'ART sera attentive à ce que la convention signée entre IdFM et la RATP intègre des mécanismes d'incitation à la performance et à la qualité de service lors de sa prochaine révision. Si la convention pluriannuelle 2024-2029 prévoit des dispositifs d'évaluation de la performance de la RATP par la mise en place d'indicateurs, ceux-ci sont encore en construction. Les premiers indicateurs seront mis en place par voie d'avenant sur le périmètre des premières gares ouvertes. L'ART sera attentive à cette mise en place et se prononcera sur l'établissement de ses indicateurs lorsqu'elle sera saisie des avenants de cette convention pluriannuelle.

¹ Décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP.

² Décision n° 2024-024 du 28 mars 2024 portant fixation du montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle versée par Île-de-France Mobilités à la Régie autonome des transports parisiens (RATP) au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris pour l'année 2024.

L'ART est également intervenue pour fixer la rémunération des activités de gestionnaire d'infrastructure sur le réseau historique du métro et du RER

En décembre 2024, l'ART a utilisé la même procédure pour fixer la rémunération de la RATP au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique du métro et du RER pour l'année 2025. La RATP et IdFM ne sont en effet pas parvenues à trouver un accord, dans les délais fixés par le décret n° 2020-1752³, sur la fixation de la rémunération versée dans le cadre de la future convention pluriannuelle couvrant la période 2025-2029.

En 2025, il est prévu que l'ART se prononce sur les avenants à la convention 2021-2024 et sur la rémunération pour la période 2025-2029. En décembre 2024, l'ART a d'ores et déjà établi la contribution forfaitaire prévisionnelle pour l'année 2025 sur la base d'une projection de la rémunération prévue pour l'année 2024 dans la convention 2021-2024 liant la RATP à IdFM⁴. Cette convention a notamment été ajustée pour intégrer l'indexation et les impacts des évolutions d'offres résultant de ses avenants, des investissements prévisionnels pour l'année 2025 estimés par la RATP ainsi que de la reconduction de l'hypothèse de productivité. Néanmoins, la fixation de cette rémunération est réalisée sans préjuger de l'avis que l'ART rendra lorsqu'elle se prononcera sur les avenants à la convention 2021-2024 et sur la rémunération pour la période 2025-2029.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Quelles sont les grandes étapes de l'ouverture à la concurrence des services de transports publics en Île-de-France ?

Sur le réseau historique du métro et du RER, la RATP assurera le rôle d'opérateur de transport unique des services jusqu'au 31 décembre 2039, date à laquelle les services de transport feront l'objet d'appels d'offres. Ce réseau historique est composé :

- ◆ des lignes 1 à 14 du métro, y compris leurs prolongements ;
- ◆ des lignes A et B du RER, exploitées en coopération par la RATP et le groupe SNCF⁵.

Sur le nouveau réseau de métro automatique du Grand Paris, les exploitants des services de transports sont désignés au terme d'appels d'offres menés par IdFM. L'exploitation des lignes 16, 17 et 18 a ainsi été attribuée

à Keolis pour un démarrage progressif entre 2026 et 2030. La RATP, au travers d'une association entre sa filiale RATP Dev, Alstom et ComfortDelGro, s'est vue quant à elle attribuer l'exploitation de la ligne 15 Sud qui devrait démarrer dès 2026. Aucun exploitant n'a encore été désigné pour les lignes 15 Est et 15 Ouest, dont la mise en service est prévue en 2031.

S'agissant du réseau de bus, l'ouverture à la concurrence s'inscrit dans un calendrier qui a vu les premières lignes de la grande couronne attribuées par voie d'appels d'offres dès 2019, et qui devrait être complété d'ici 2026 par l'attribution des derniers lots relatifs à des lignes dans Paris et en petite couronne.

³ Décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP.

⁴ Décision n° 2024-088 du 19 décembre 2024 relative à la fixation du montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle versée par Île-de-France Mobilités à la Régie autonome des transports parisiens au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique pour l'année 2025.

⁵ Sur la ligne A, la RATP exploite l'infrastructure et les services de transports sur le tronçon central entre Nanterre-Préfecture à l'ouest et Vincennes à l'est ainsi que les branches Saint-Germain-en-Laye, Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée-Chessy. Sur la ligne B, la RATP exploite la partie située au sud de Paris-Gare du Nord. Les autres services RER et l'infrastructure afférente sont exploités par SNCF Voyageurs (Transilien) et SNCF Réseau.

FOCUS

En tant que gestionnaire technique du réseau du Grand Paris, la RATP doit assurer un traitement transparent, équitable et non discriminatoire des exploitants désignés par Île-de-France Mobilités.

Dans le cadre de son activité de gestionnaire technique des infrastructures du réseau du Grand Paris, la RATP est amenée à recueillir de nombreuses informations confidentielles relatives aux différents opérateurs de transport empruntant le réseau. Les opérateurs de transport désignés par Île-de-France Mobilités seront conduits à transmettre à la RATP de nombreuses informations d'ordre économique, commercial, industriel, financier ou technique, 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) et un document de référence de gestion technique (DRGT).

Après avoir rendu un premier avis favorable en 2022, l'ART s'est prononcée sur une nouvelle version du PGIC, dans un contexte où trois gares du réseau du Grand Paris ont été mises en service dans le cadre de la gestion technique confiée à la RATP. L'ART a émis un avis favorable sur la nouvelle version du plan proposée par la RATP. Toutefois, une actualisation en est attendue dès 2025, dans la perspective du début de l'exploitation de la ligne 15 Sud.

Parallèlement, l'ART s'est également prononcée sur le premier DRGT publié par la RATP, couvrant les trois premières gares du réseau reprises en gestion technique par la RATP. L'ART considère que ce premier projet répond pour l'essentiel aux exigences prévues par le législateur. Pour les prochaines versions, qui seront étoffées au fur et à mesure de la reprise en gestion d'un périmètre plus large et plus critique pour les opérateurs de transport, le régulateur formule des recommandations afin de renforcer les dispositions envisagées par la RATP et de garantir un traitement transparent, équitable et non discriminatoire des opérateurs de transport intervenant sur le réseau du Grand Paris.



CONTRIBUER À LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

**AU TRAVERS DE PRIX MAÎTRISÉS
& D'UNE ORGANISATION EFFICACE
DES PRESTATIONS DE SÛRETÉ**

En 2024, dans un contexte d'entrée en régulation pour la RATP, l'ART a poursuivi son action en faveur d'une tarification des prestations de sûreté conforme au principe d'efficacité économique prévu par la réglementation.

Le premier projet de tarification présenté par la RATP en juin 2024 pour fixer les tarifs applicables aux prestations fournies en 2024 était insuffisamment justifié, notamment au regard des fortes hausses tarifaires envisagées et du manque de visibilité sur les efforts de productivité. L'ART a rendu un avis défavorable sur ce premier projet et a formulé de nombreuses demandes et recommandations

afin d'orienter la RATP dans l'amélioration de sa méthodologie tarifaire⁶.

En octobre 2024, la RATP a présenté sa nouvelle proposition tarifaire pour ses prestations de sûreté répondant aux demandes formulées par l'ART. La structure de l'offre proposée par la RATP demeurerait inchangée, mais la nouvelle grille tarifaire présentée comprenait des baisses de tarifs pour les principales prestations.





En janvier 2025⁷, l'ART a considéré que les nouvelles justifications apportées sur les hypothèses de construction des nouveaux tarifs proposés permettaient d'approuver la tarification proposée pour l'année 2024, sauf en ce qui concerne la prestation de recueil social, pour laquelle la RATP n'a pas été en mesure de justifier la méthodologie retenue. Par rapport à la première proposition et du fait des préconisations de l'ART, l'offre de la RATP a connu des progrès significatifs, notamment grâce à l'intégration d'un lissage des hausses de charges et à une meilleure justification des hypothèses de projection des charges. L'ART a également accueilli favorablement l'adoption d'une tarification binôme pour les prestations sous-traitées, bien que des ajustements supplémentaires soient nécessaires pour assurer leur cohérence avec la structure de coûts sous-jacente.

En vue des prochaines saisines, l'ART a formulé des demandes et des recommandations précises pour que la RATP puisse progressivement normaliser le calendrier d'établissement des tarifs et, à terme, proposer une tarification pluriannuelle, alignée sur les coûts d'un opérateur efficace. En particulier, dès 2025, la RATP doit poursuivre la mise en œuvre de son programme de travail d'efficacité et d'incitation à la performance. Cette dynamique d'efficacité, prévue dans la réglementation par une référence explicite aux coûts d'un opérateur efficace, permettra notamment une meilleure maîtrise des coûts de production des prestations de sûreté, au travers d'innovations technologiques ou d'optimisations de l'organisation.

⁷ Avis n° 2025-002 du 16 janvier 2025 relatif à la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2024.

| LA PAROLE À...

Gilles Savary,
ancien député



La sûreté, y compris le sentiment de sécurité associé, est une composante majeure de l'attractivité des transports publics. Quels sont, selon vous, les grands enjeux pour l'amélioration de la sûreté dans les transports publics en Île-de-France ?

L'ouverture à la concurrence des réseaux de la RATP et de la SNCF va bouleverser l'écosystème de la sûreté avec une possible réduction progressive des périmètres de monopole de leurs services internes de sécurité, le Groupe de protection et de sécurité des réseaux (GPSR) pour la RATP et la Sûreté ferroviaire, anciennement sûreté générale (SUGE) pour la SNCF.

En Île-de-France, l'autorité organisatrice IdFM se prépare à assurer en direct la coordination de la sûreté. Elle s'est déjà dotée d'une brigade de sécurité dans les transports dont le statut légal et la doctrine d'emploi (c'est-à-dire les missions, les prérogatives, les modalités de recrutement, d'organisation et d'intervention) restent à préciser, au même titre que ceux de ses homologues montpelliéraine et nantaise.

La loi « Tabarot », adoptée le 19 mars dernier, a déjà pris acte de ces évolutions en permettant à Île-de-



France Mobilités de siéger au sein des centres de commandement et de coordination opérationnelle de l'État.

Ce nouveau contexte, tout juste émergent, pose les questions fondamentales de l'avenir du GPSR et de la SUGE, du positionnement et de la montée en compétence d'IdFM, des doctrines d'emploi des différents types d'agents de sûreté en présence, et, plus généralement, du resserrement de la coordination opérationnelle de cette diversité d'acteurs par l'autorité publique.



Quel regard portez-vous sur l'action de l'ART en matière de régulation de la tarification des prestations de sûreté fournies par la SNCF et la RATP, notamment en matière de transparence ou d'efficacité des coûts engagés ?

La régulation des tarifs des prestations de sûreté a débuté en 2017 pour la SUGE et en 2023 pour le GPSR.

Il s'agit donc d'un exercice relativement récent qui a pu susciter des incompréhensions et des tâtonnements, y compris sur sa raison d'être.

Exécutée par l'ART, cette mission de régulation consiste à valider leurs tarifs de monopole après analyse de leurs coûts et de leur productivité. Elle assure ainsi à leurs commanditaires qu'ils sont sincères et correspondent à la prestation exposée dans leurs Documents annuels de Référence et de Tarification. Elle s'est déjà traduite par des révisions de tarifs à la baisse.



Dans le contexte de la concrétisation de l'ouverture à la concurrence du marché de transport de voyageurs, tant en Île-de-France que sur le réseau ferré national, quels sont pour vous les principaux enjeux auxquels devra répondre l'ART dans les prochaines années ?

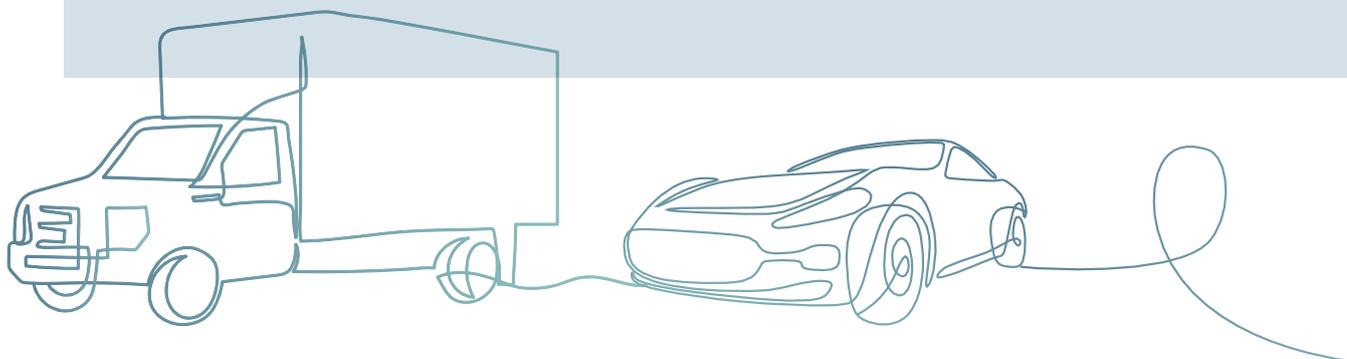
Il est clair que le rôle de l'ART va évoluer avec la montée en puissance effective de la concurrence. Longtemps centré sur les conditions d'ouverture à la concurrence, son rôle va progressivement évoluer vers une fonction plus arbitrale des conditions d'exercice de la concurrence entre entreprises ferroviaires, gestionnaires d'infrastructures et autorités organisatrices régionales, voire usagers.

Pour autant, le modèle intégré français devra sans doute évoluer encore vers plus d'indépendance réelle des gestionnaires d'infrastructures, et continuera à requérir la vigilance et les préconisations du régulateur notamment pour ce qui concerne la gouvernance des diverses

fonctions transverses actuellement logées dans les compagnies historiques, à l'exemple de la sûreté, du système d'information passagers ou du fonds de concours interne à la SNCF.

Par ailleurs, il apparaît, qu'après des années de re-réglementation concurrentielle des différents registres techniques de l'offre ferroviaire, la prise en compte de la demande, en particulier de la condition des usagers dans le nouvel environnement concurrentiel, va s'imposer dans la réglementation et ouvrir de nouveaux champs de régulation, comme il commence à en être question au niveau européen à propos de la billettique.

RÉGULER & CONTRÔLER LES CONCESSIONS D'AUTOROUTES





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

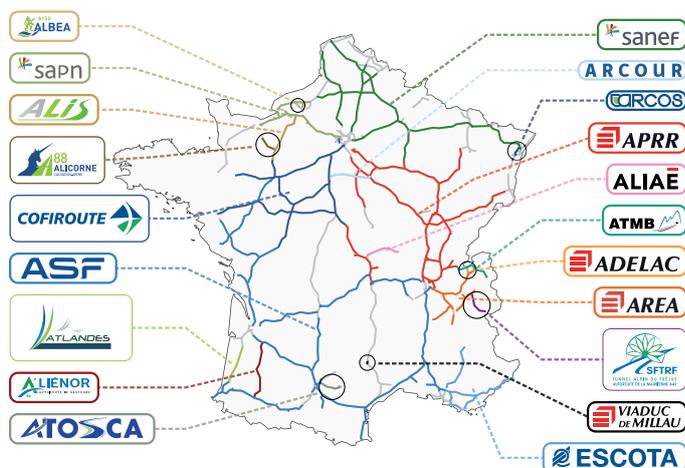


DIMENSIONNEMENT DU RÉSEAU AUTOROUTIER CONCÉDÉ

Chiffres-clés 2024¹



Réseau concédé réparti par société
(2022)



20
sociétés
cessionnaires

21
contrats de concession

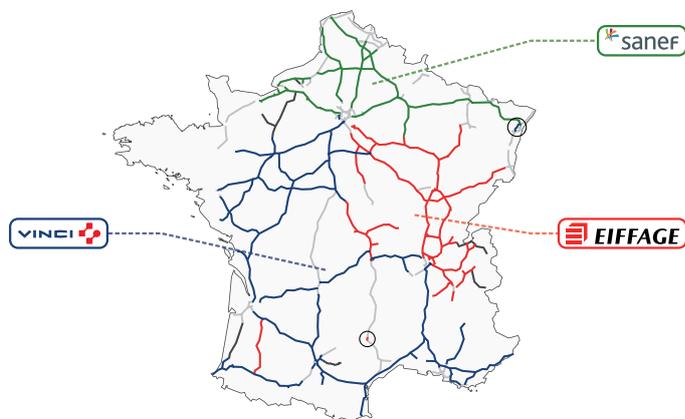
3
grands groupes

9 100 Km
d'autoroutes
concedées
dans le périmètre
de compétence de l'ART

360
aires de services
avec distribution de carburant

630
aires de repos

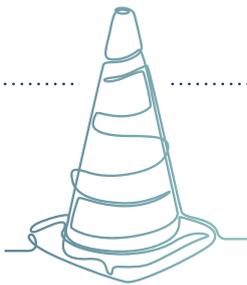
Réseau associé aux 3 groupes
principaux



¹ 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



L'ART contrôle les procédures de **passation des marchés de travaux, fournitures et services** mis en œuvre par les concessionnaires.

VINCI EIFFAGE

Fournisseurs

Marchés amont

APRR sanef

Société d'autoroutes



Exploitants d'aires d'autoroute

Marchés aval

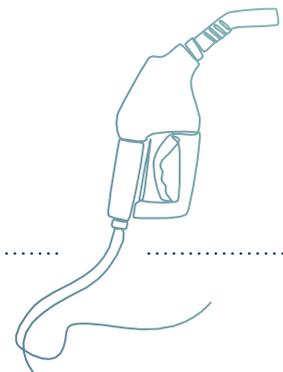
Marchés connexes

Usagers

- Concède
- Approvisionne
- Régulation concurrentielle au bénéfice indirect des usagers
- Régulation tarifaire au bénéfice direct des usagers



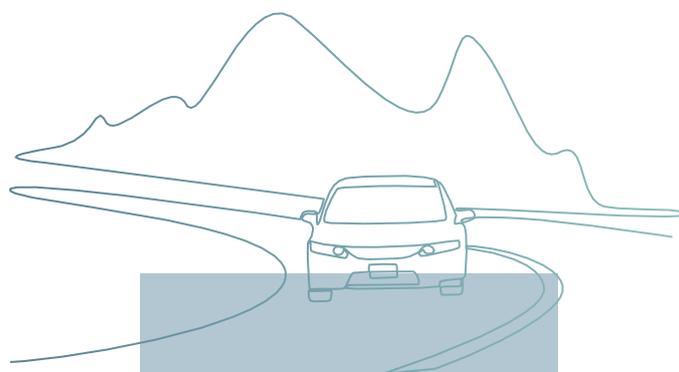
L'ART rend un avis sur les projets de nouveaux contrats de concession et sur les projets d'avenants aux contrats de concession existants lorsqu'ils ont une incidence sur les péages acquittés par les usagers



L'ART contrôle les procédures de **passation des contrats** d'exploitation des aires de services.

L'ART examine la **modération tarifaire** sur le carburant.

Chiffres-clés 2023²



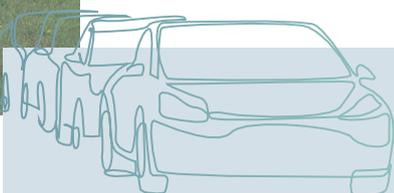
12,3 Md €

de chiffre
d'affaires HT



97 %

des recettes
provenant du péage



Trafic de
100,4 Md
de véhicules.km

dont

85,2
pour les
véhicules légers

et

15,2
pour
les poids lourds

74,1 %

de marge
d'EBITDA

24 Md €

d'endettement net

8,33 cts

€ HT

de péage
en moyenne par kilomètre
pour les véhicules de classe 1

1,5 Md €

d'investissements
réalisés

4,1 Md €

de dividendes
versés

² Chiffres pour 2022, les chiffres pour 2023 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.



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

En 2024, l'ART a activement participé à la préparation de l'échéance des concessions historiques. Elle a défini des objectifs sur l'état dans lequel le patrimoine autoroutier devait être restitué, recensé les opérations d'élargissement inscrites aux contrats et chiffré les travaux correspondants. Ces éléments permettront au concédant, ex ante, de mieux définir les programmes d'entretien et de renouvellement, et aux organismes qui contrôlent l'action du gouvernement, ex post, de s'assurer que les intérêts patrimoniaux de l'État ont bien été défendus.

Le régulateur a également tenu compte des enjeux écologiques dans son action : il a joué un rôle actif dans une refonte du cadre s'appliquant aux aires de service qui permettra, notamment, de modérer le prix des recharges électriques. Il a également engagé un travail de recensement des investissements environnementaux afin de les chiffrer et d'objectiver la mesure dans laquelle ils pourraient participer à la transition écologique de l'autoroute.

Enfin, le régulateur continue d'œuvrer à la maîtrise des prix acquittés par les usagers. Il s'est ainsi assuré que les péages de la future concession Machilly-Thonon étaient justement calibrés. Il a aussi contrôlé les contrats pour l'exploitation des aires de service et a contribué à faire baisser les prix à la pompe de 4 c€/l. Il continue à suivre la rentabilité du secteur pour s'assurer que le prix payé par les usagers reflète bien le coût du service rendu.

MAÎTRISER LE NIVEAU DES PÉAGES AUTOROUTIERS ET CONTRÔLER LES CONTRATS PASSÉS PAR LES SOCIÉTÉS D'AUTOROUTES AU BÉNÉFICE DES USAGERS (MAÎTRISE DES PRIX)

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 péages 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.

VEILLER AU JUSTE PRIX DES PÉAGES AVEC L'AVIS SUR LA CONCESSION MACHILLY-THONON

En 2024, l'ART a été consultée sur un projet de contrat entre l'État et le groupement Amedea, dont la société Eiffage est mandataire, pour la construction et l'exploitation d'une nouvelle autoroute entre Machilly et Thonon-les-Bains. Dans son avis, l'ART a observé que le projet respectait les exigences de la loi, avant de formuler différentes observations.

Le projet portait sur la réalisation d'une infrastructure autoroutière payante à 2 x 2 voies d'environ 16 kilomètres. L'aménagement vise à desservir Thonon-les-Bains depuis l'agglomération d'Annemasse-

Genève et l'autoroute A40 et à améliorer la qualité de vie dans le Chablais, en déchargeant les routes départementales. Son financement passera par la collecte d'un péage avec un système de « flux libre ».

FOCUS

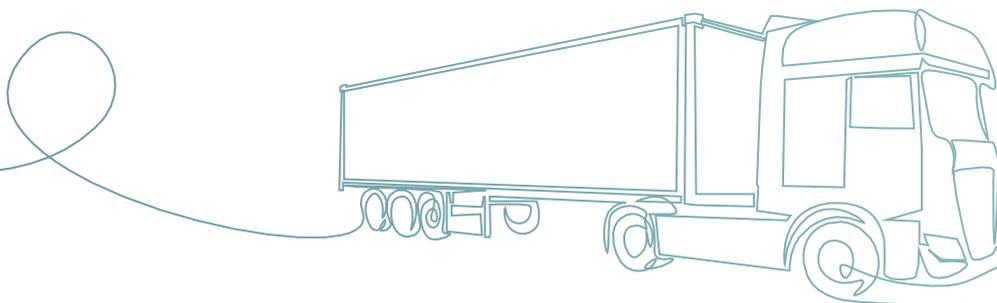
Les règles selon lesquelles les candidats doivent exprimer leurs engagements tarifaires lors des appels d'offres devraient être repensées.

Pour l'attribution de contrats de concession d'autoroutes, les candidats sont sélectionnés en fonction de plusieurs critères, parmi lesquels figure le niveau des péages. Dans leur réponse, ils doivent préciser un tarif de référence (par exemple à la date de remise des offres), ainsi qu'une loi d'évolution pour les périodes suivantes. Afin que les offres soient comparables, le concédant impose que cette loi prenne la forme d'une somme pondérée d'indices prédéfinis.

Une réflexion devrait être engagée au sujet des lois d'évolution annuelle des tarifs autoroutiers. Les propriétés attendues de ces règles devraient d'abord être précisées : l'objectif est-il de réduire les risques supportés par le concessionnaire et, partant, les coûts recouverts à travers les péages ? Ou d'optimiser l'usage de l'infrastructure ? De fait, les lois tarifaires utilisées dans les contrats récents reposent sur des indices de prix des travaux publics, mais ne suivent pas les coûts des concessionnaires, qui sont limités après la phase de construction. Le recours à ces indices ne permet pas non plus aux péages de suivre la disposition des usagers à payer pour le service autoroutier.

ASSURER UN SUIVI ÉCONOMIQUE DE LA RENTABILITÉ DU SECTEUR AUTOROUTIER

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



LA SYNTHÈSE DES COMPTES POUR L'EXERCICE 2023

Une année marquée par une forte hausse de péages et la poursuite de l'amélioration des résultats financiers des concessionnaires

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 enseignements tirés de l'analyse des comptes transmis par les sociétés concessionnaires d'autoroutes sur l'année écoulée. Le rapport de 2023 souligne deux aspects remarquables.

Les péages ont connu une hausse significative, à la suite d'une période de forte inflation. Les tarifs kilométriques moyens des contrats de concession ont augmenté de 4,6 %, contre 2,2 % en 2022. Cette augmentation est liée à l'évolution des indices de prix qui servent de référence aux augmentations tarifaires prévues par les contrats de concession. Ces indices ont connu une forte hausse en 2022, en raison de la conjonction de tensions mondiales sur les approvisionnements, les matières premières et l'énergie, amplifiées en Europe par la guerre en Ukraine. En particulier, l'indice des prix à la consommation hors tabac –

sur lequel les hausses des contrats de concession historiques sont généralement indexées à 70 % – a progressé de 6,3 % entre octobre 2021 et octobre 2022.

Les principaux indicateurs financiers agrégés des SCA rattrapent les projections de 2019, ce qui montre que le secteur s'est largement remis de la crise. En particulier, le chiffre d'affaires des péages s'établit à 11,9 milliards d'euros, progressant de 6,1 % entre 2022 et 2023, principalement en raison de la forte augmentation des tarifs. Le résultat net des SCA progresse de 3,1 % par rapport à 2022, passant de 4,3 à 4,4 milliards d'euros, bien que cette croissance ait été atténuée par la remontée des taux d'intérêts et la hausse du coût des instruments de couverture. Les hausses des flux de trésorerie ont été majoritairement affectées aux dividendes, qui augmentent de plus de 7 % par rapport à 2022, pour un montant de 4,1 milliards d'euros – soit le niveau de dividendes le plus important observé depuis 2016.

Les principaux indicateurs financiers s'améliorent

	VALEUR 2023	% DE 2022
Indicateurs de trafic (milliards de véhicules-kilomètres)		
Trafic VL	85,2	+ 2,4 %
Trafic PL	15,2	+ 0,1 %
Indicateurs financiers (milliards d'euros)		
Chiffre d'affaires (péages)	11,9	+ 6,1 %
Résultats net	4,4	+ 3,1 %
Dividendes versés	4,1	+ 7,3 %
Investissement	1,5	- 17 %

LA RENTABILITÉ DES CONCESSIONS EN 2023

Une légère baisse à la suite de l'introduction de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance

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 publie régulièrement une évaluation de la rentabilité, qui a vocation à servir de référence. Le suivi du TRI, pour l'année 2023 figure dans le troisième rapport sur l'économie générale des concessions publié en 2024.

Première conclusion du suivi 2023 : la rentabilité des concessions se situe à un niveau globalement conforme aux attentes du marché.

La rentabilité des concessions, mesurée par leur taux de rentabilité interne (TRI), est de 7,9 % 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, ce niveau de rentabilité n'est pas excessif compte tenu des aléas auxquels est soumise une concession. L'activité d'un concessionnaire d'autoroutes est en effet exposée à de nombreuses incertitudes, tant sur ses coûts que sur 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, qui prévoit de les faire supporter par le concessionnaire. Un écart d'un point de pourcentage sur le TRI de la concession est cohérent avec les risques transférés et la durée des concessions autoroutières.

Seconde conclusion du suivi 2023 : la rentabilité des concessions baisse légèrement par rapport aux précédentes estimations.

Cela résulte principalement de l'évolution du contexte fiscal, avec l'introduction de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance. Cette taxe aura pour impact une hausse des charges des SCA : la

contribution cumulée des sept SCA historiques, jusqu'à l'échéance de leurs contrats, devrait s'établir à 6,3 milliards d'euros courants, soit, en valeur actualisée en 2024, 4,0 milliards d'euros. Néanmoins, compte tenu de la durée des concessions, l'effet de l'introduction de la taxe sur le TRI est modéré : il fait passer la rentabilité de 8,0 % à 7,9 %, soit une baisse de l'ordre du dixième de point de pourcentage.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Qu'est-ce qu'un taux de rentabilité interne ?

Dans une définition assez générale, le taux de rentabilité interne (TRI) d'un investissement est une mesure de sa rentabilité qui s'appuie sur les flux de trésorerie qu'il génère. En termes simples, calculer un TRI consiste à estimer le rendement moyen de l'investissement sur une durée donnée. Un TRI de 10 % signifie qu'en moyenne, l'investissement rapporte 10 % de sa valeur chaque année.

Pour mesurer la rentabilité des concessions, une perspective générale (dite « projet ») est prise. D'une part, on considère l'ensemble des fonds qui sont investis, c'est-à-dire à la fois les fonds propres apportés par les actionnaires et les prêts accordés par les créanciers. D'autre part, on considère l'investissement sur toute sa durée, c'est-à-dire que l'on calcule le TRI sur toute la durée du contrat. Cette perspective est la plus pertinente lorsque l'on se place du point de vue des usagers : elle permet de calculer la part du péage qui sert à rémunérer les investissements.

CONTRÔLER LA PASSATION DES CONTRATS DE SOUS-CONCESSION POUR LES AIRES DE SERVICES AFIN DE CONTRIBUER À MODÉRER LE PRIX DES CARBURANTS

En 2024, 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 4 c€/L et a formulé des recommandations pour permettre un meilleur effort de modération tarifaire.

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

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 à un prix raisonnable pour les usagers.

En 2024, l'ART a rendu dix avis sur des procédures de passation, portant sur un total de 28 aires de services ou de repos. Deux avis portaient uniquement sur le déploiement d'infrastructures de recharge de véhicules électriques (IRVE) et huit portaient plus généralement sur la distribution de carburant, les activités de boutique et restauration et les IRVE. Deux de ces avis portaient sur des concessions de contrats. Parmi ces dix avis, quatre étaient défavorables, principalement pour une prise en compte insuffisante du critère de modération tarifaire dans la notation de l'appel d'offres (voir Focus ci-après).

L'action de l'ART a directement contribué à faire baisser les prix du carburant payés par les usagers. Sur les neuf aires ayant donné lieu à une saisine pour les carburants¹, les contrôles de l'ART ont permis une économie de 4 c€/L. Compte tenu des volumes de ventes de ces neuf aires de services (24 millions de litres par an), cela se traduira par une économie de plus de 0,9 million d'euros pour les usagers en 2025 et de plus de 8 millions d'euros d'ici l'échéance des contrats de sous-concession.



² Hors procédure de gré à gré.

FOCUS

Le principal point de doctrine de 2024 : les méthodes de notation retenues par les SCA doivent évoluer pour garantir le meilleur prix pour l'utilisateur.

Le contrôle de l'ART s'agissant des sous-concessions porte notamment sur la bonne application des critères que les SCA doivent prendre en compte pour choisir les attributaires. Parmi ces critères figure celui de la politique de modération tarifaire pratiquée par l'exploitant : celui-ci doit avoir le même poids, dans la procédure de sélection, que le critère financier, correspondant aux rémunérations versées par l'exploitant à la SCA. L'objectif visé est d'éviter que la captivité des usagers sur autoroute ne conduise à des prix trop élevés afin d'augmenter les rémunérations versées par l'exploitant à la SCA.

En 2024, l'ART a émis quatre avis défavorables motivés par l'utilisation d'une méthode de notation jugée inadéquate. Celle-ci sélectionnait en priorité les offres des soumissionnaires s'engageant à verser des redevances élevées aux SCA, au détriment de celles qui proposaient des prix attractifs pour les usagers. Concrètement, la méthode de notation des SCA concernées venait atténuer les écarts de la note du critère prix, de sorte que les offres étaient finalement principalement différenciées, au regard des autres critères de sélection. En pratique, de telles méthodes de notation incitent les soumissionnaires à augmenter jusqu'à trois fois plus les redevances versées à la SCA qu'à modérer les prix payés par l'utilisateur.

GARANTIR L'EXERCICE D'UNE CONCURRENCE EFFECTIVE POUR LES MARCHÉS PASSÉS PAR LES SCA

En garantissant une concurrence effective pour les marchés passés par les SCA, l'ART s'assure du bon fonctionnement concurrentiel du marché des travaux publics. En 2024, elle observe que le niveau de concurrence pour les marchés des SCA est globalement satisfaisant. Constatant un recours accru aux procédures d'exception, elle a engagé une action de contrôle sur ce sujet.

L'intégration verticale de certaines SCA avec des activités de travaux publics peut affecter la concurrence dans le secteur des travaux publics autoroutiers, ce qui pourrait, sur le long terme, entraîner une augmentation des péages. D'une part, les SCA constituent un débouché incontournable pour les entreprises actives dans le secteur des travaux

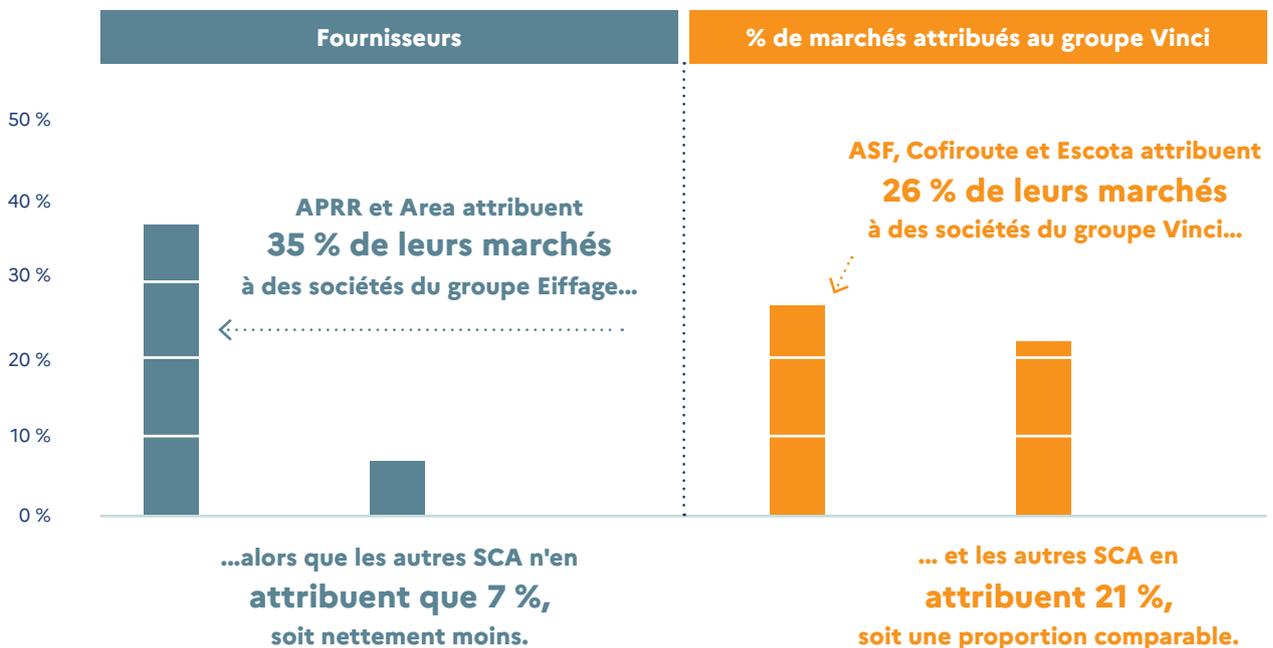
publics autoroutiers. D'autre part, certaines SCA sont intégrées dans des groupes de travaux publics : il y a donc un risque d'attribution préférentielle de leurs marchés à des entreprises liées et un risque d'éviction des entreprises concurrentes. Le jeu de la concurrence en serait ainsi faussé, nuisant 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.

Le suivi des marchés réalisé en 2024 montre que le niveau de concurrence pour les marchés des SCA est globalement satisfaisant.

Cette analyse, qui porte sur les marchés passés en 2023, montre que plus de la moitié des achats des SCA (en montant), soit 408 marchés pour un montant total de 930 millions d'euros, ont été passés selon des procédures de publicité et de mise en concurrence, ce qui garantit au mieux une concurrence loyale pour leur attribution. De plus, le nombre de répondants par procédure est stable, avec quatre répondants en moyenne, ce qui reflète une réelle intensité concurrentielle. Un point d'attention réside dans le fait que les sociétés APRR et Area, intégrées dans le groupe Eiffage, attribuent de plus en plus de marchés aux autres filiales de ce groupe (35 % en 2023).

En 2024, les sociétés APRR et Area attribuent plus de marchés aux filiales du groupe Eiffage que les autres SCA



Les contrôles de l'ART en 2024 révèlent par ailleurs peu d'irrégularités potentielles, même s'il existe des marges de progrès. Après avoir opéré un contrôle approfondi sur les conditions de recours aux avenants en 2022, l'ART ne relève aucune irrégularité sur les 39 avenants signés en 2023 par les SCA. Elle remarque en revanche un recours accru aux procédures sans publicité, ni mise en concurrence : le montant est passé de 8 millions d'euros en 2021 à 16 millions d'euros en 2023. La régularité de ces procédures étant cruciale, l'ART a ouvert un contrôle sur ce sujet qui sera accentué en 2025.



ACCOMPAGNER DES INVESTISSEMENTS, NOTAMMENT ÉCOLOGIQUES, DANS LE SECTEUR AUTOROUTIER (TRANSITION ÉCOLOGIQUE)

CONTRIBUER À LA MODÉRATION DU PRIX DES RECHARGES

L'ART suit le déploiement des bornes de recharge électrique sur le réseau autoroutier. En 2024, elle a constaté que les opérateurs d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE) reversaient une part particulièrement élevée de leur chiffre d'affaires aux SCA, entraînant une hausse du prix des recharges. Elle a donc appelé à refondre le cadre réglementaire : en 2025, un décret devrait venir plafonner les redevances versées par les sous-concessionnaires.

L'ART a réalisé une analyse approfondie des appels d'offres pour les marchés relatifs à l'exploitation des IRVE passés en 2023.

Ce suivi est essentiel pour faire un retour d'expérience du déploiement de grande ampleur

des IRVE et en tirer des leçons pour l'avenir. L'ART dresse deux constats qui, globalement, invitent à repenser le régime applicable aux redevances versées par les exploitants aux SCA.



CONSTAT 1

Les cinq procédures portant sur l'installation d'IRVE ont été particulièrement concurrentielles. 7,8 candidats en moyenne par appel d'offres ont été comptabilisés pour les procédures portant uniquement sur l'installation d'IRVE, contre 2,8 candidats pour les appels d'offres relatifs à des contrats globaux, c'est-à-dire incluant d'autres activités que les IRVE (carburant, boutique, restauration). Cela s'explique par le grand nombre d'acteurs présents sur ce segment et par l'intérêt des investisseurs pour un marché en pleine croissance.

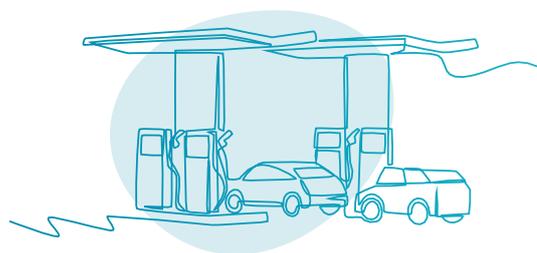
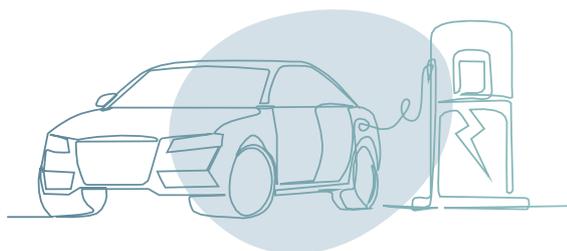


CONSTAT 2

Les opérateurs d'IRVE reversent une part particulièrement élevée de leur chiffre d'affaires aux SCA. La concurrence accrue a surtout conduit à une hausse des redevances versées aux SCA pour les sous-concessions portant sur des IRVE, dépassant la moyenne : elles ont atteint 18 % dans les contrats attribués en 2023. De tels taux ne peuvent que renchérir le prix de la recharge, et donc, *in fine*, nuire à l'adoption du véhicule électrique.

Une part importante des recettes des recharges est reversée aux sociétés d'autoroutes

18 %
des recettes
des recharges sont reversés
à la société d'autoroute
(moyenne dans les contrats attribués en 2023)



contre
4,2 %
pour les autres activités
(moyenne des contrats en cours)

A fin de remédier à cette situation, l'ART a appelé à refondre le cadre réglementaire pour que le montant des redevances soit fixé par la SCA dans les documents de la consultation. Les candidats seront donc sélectionnés uniquement sur leur engagement tarifaire, et sur la qualité proposée

dans leurs offres : le jeu de la concurrence jouera alors pleinement dans le sens de l'usager, sans pour autant pénaliser la SCA (qui perçoit un montant de redevance déterminé). Cette recommandation a été suivie d'effet, et le régime applicable aux redevances devrait évoluer en 2025 (voir Focus ci-après).

FOCUS

L'ART a été saisie d'un projet de décret venant faire évoluer le cadre de fixation des redevances versées aux SCA.

Le 6 décembre 2024, l'ART a été saisie d'un projet de décret modifiant l'article R. 122-41 du code de la voirie routière conformément à ses recommandations. Il prévoit d'encadrer les redevances versées par les sous-concessionnaires aux SCA en fixant trois taux plafond, respectivement pour la distribution de carburant, les recharges et les autres activités (soit la boutique et la restauration). Début 2025, l'ART a rendu un avis favorable à ce projet de décret. Elle recommande néanmoins que les plafonds retenus soient revus à la baisse, afin d'empêcher une augmentation du montant total des redevances.

À terme, cette évolution réglementaire participera à une réduction significative du prix des recharges. Si le décret est publié en tenant compte des recommandations de l'ART, il viendra modérer le montant des redevances versées pour les IRVE, qui sera de moins de 3 % du chiffre d'affaires. Cette modération des redevances entraînera une baisse du prix du kWh d'environ 6 c€, soit une économie de 38 millions d'euros d'ici la fin des concessions historiques.

RECENSER LES INVESTISSEMENTS POSSIBLES POUR ACCOMPAGNER LA DÉCARBONATION DE L'AUTOROUTE

La décarbonation du secteur autoroutier et, plus généralement, la réduction de son impact environnemental, sont nécessaires. En 2024, l'ART a initié un travail de recensement des investissements qui seraient à mener : infrastructures de recharge électrique, péage en flux libre, accompagnement des nouveaux usages de la route, adaptation au changement climatique. Ces analyses permettront d'apprécier les conséquences de ces investissements sur l'économie générale des concessions.

La décarbonation du secteur autoroutier et, plus généralement, des investissements visant à réduire son impact environnemental, sont nécessaires. C'est une condition indispensable pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En effet, le secteur des transports est responsable de 30 % des émissions nationales dues à la consommation d'énergie, et il est le seul secteur dont les émissions ont augmenté (+4 %) depuis 1990. Or cette situation trouve son origine dans l'augmentation des émissions du transport routier, notamment autoroutier.

C'est pourquoi, en 2024, l'ART a lancé des travaux de recensement des investissements qui seraient à mener, et des conséquences sur l'économie générale des concessions et le niveau des péages. Les premiers résultats permettent d'établir que quatre types d'investissements seront vraisemblablement nécessaires pour assurer la transition écologique de l'autoroute et qu'ils représentent des montants substantiels. Néanmoins, leurs montants précis sont difficiles à chiffrer car ils dépendent des choix technologiques qui seront faits, de l'évolution des prix et, parfois, des choix de qualité de service qui seront retenus. L'objectif des travaux de l'ART est précisément d'objectiver les choix à faire, qui s'articulent autour de quatre ensembles.

Premièrement, **développer les infrastructures de recharge électrique** pour accompagner la transition du parc de véhicules électriques particuliers. Les investissements sont importants

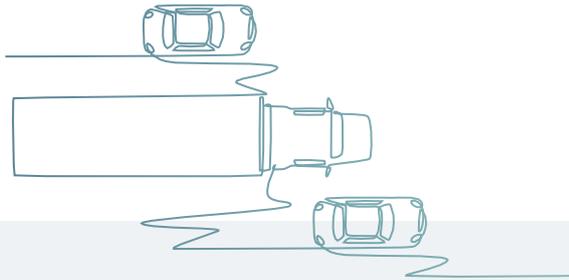
– le besoin en infrastructures de recharge à l'horizon 2035 sera d'au moins 5 000 bornes, soit un investissement de plusieurs milliards d'euros. Néanmoins, cet investissement ne devrait pas être financé par le péage, mais prioritairement par le prix de la recharge.

Deuxièmement, **mettre en place, sur tout le réseau autoroutier concédé, un système de « péage en flux libre »**, c'est-à-dire des dispositifs permettant l'identification des véhicules et la perception du péage sans recours à une barrière physique. Ce système permet de fluidifier les trafics et ainsi de réduire les émissions de gaz à effet de serre – il y a un potentiel de réduction de 500 000 tonnes de CO₂ par an.

Troisièmement, **accompagner le développement des nouveaux usages de la route.** Il s'agit de développer, dans les zones périurbaines, des voies réservées aux transports en commun, au covoiturage, ainsi que des pôles d'échanges multimodaux.

Quatrièmement, **adapter les infrastructures aux conséquences du dérèglement climatique.** Par exemple, les risques d'inondation vont croître dans les années à venir. De même, l'accélération des cycles de gel et de dégel, la multiplication des glissements de terrain et les températures extrêmes entraînent de nouvelles contraintes qui nécessiteront d'adapter l'infrastructure autoroutière.

Quatre ensembles d'investissements pour modifier l'autoroute afin de répondre aux enjeux du changement climatique et limiter son impact environnemental



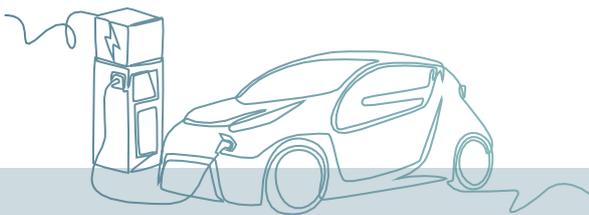
Généraliser le péage en flux libre

- 700 barrières de péage à supprimer
- Plusieurs milliards d'euros



Accompagner l'évolution des usages

- Création de pôles d'échanges multimodaux (PEM) et de voies réservées
- Quelques centaines de millions d'euros



Permettre l'électrification du parc

- Equiper l'autoroute pour la recharge des véhicules électriques
- Plusieurs milliards, voire dizaines de milliards d'euros (mais payés par le prix de la recharge, et non par le péage)



Adapter la route au changement climatique

- Maintenir la résilience de l'infrastructure
- Identifier, normer et chiffrer les travaux nécessaires



CONTRIBUER À PRÉPARER LA FIN DES CONCESSIONS ACTUELLES POUR PRÉSERVER AU MIEUX LES INTÉRÊTS DES USAGERS DE DEMAIN

(QUALITÉ DE SERVICE)

Le législateur a confié à l'ART une mission d'éclairage du débat public dans le secteur des autoroutes concédées - en prévoyant notamment qu'elle « établisse, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation ». Alors que l'échéance des sept principales concessions historiques arrivera dans moins d'une décennie, l'ART a consacré son troisième rapport relatif à l'économie générale des concessions (EGC) aux principaux chantiers à mener d'ici la fin des concessions historiques privées. Publié en novembre 2024, le rapport souligne en particulier que des montants d'investissement de plusieurs milliards d'euros sont encore dus par les sociétés d'autoroutes.

CONTRIBUER À LA GESTION DE LA FIN DES CONTRATS HISTORIQUES, EN PROPOSANT DES PISTES POUR DÉFINIR LE « BON ÉTAT » EN FIN DE CONCESSION

Pour veiller à la qualité du patrimoine autoroutier de l'État et garantir une transition fluide entre gestionnaires, il est nécessaire que le réseau autoroutier soit restitué en bon état. L'ART a chiffré le montant financier à plus de cinq milliards d'euros, donné des pistes pour concevoir un programme d'entretien exigeant et a précisé les outils offerts par les contrats pour en assurer le suivi.

A lors que les échéances des concessions autoroutières approchent, il est prévu qu'au terme de chaque contrat, l'infrastructure soit restituée en bon état d'entretien. Cette obligation vise à prévenir tout relâchement des gestionnaires dans la maintenance des autoroutes en fin de contrat, puisque les incitations de moyen et de long termes diminuent. Elle vise également à garantir la continuité du service public autoroutier. Le concessionnaire étant rémunéré via les péages, l'exigence d'un niveau adéquat d'investissements en entretien et en renouvellement constitue une contrepartie essentielle pour l'utilisateur et pour la collectivité.

Dans le troisième rapport EGC, l'ART a donc étudié la démarche à mener. En particulier, elle a fait le bilan des outils contractuels dont dispose le concédant et a souligné les points d'attention techniques pour définir de manière précise et stricte l'état des infrastructures restituées. Il s'agit à la fois d'accompagner le concédant dans ce chantier et de garantir de la transparence sur les conditions d'exécution des contrats.

Premier enseignement : le contrat de concession définit un processus de remise en bon état qu'il faut appliquer strictement. Concrètement, le concédant peut mobiliser deux outils contractuels pour faire valoir ses droits patrimoniaux :

- **la définition d'un programme d'entretien et de renouvellement** : celui-ci doit être établi par le concédant sept ans avant l'expiration de la concession et mis en œuvre par le concessionnaire au cours des cinq dernières années de la concession ;
- **la constitution d'une garantie par le concessionnaire** : elle doit être constituée par le concessionnaire après notification du programme d'entretien et de renouvellement, son montant devant être égal au coût prévisionnel des travaux.

Deuxième enseignement : dans la définition de l'état de restitution, il y a deux points d'attention.

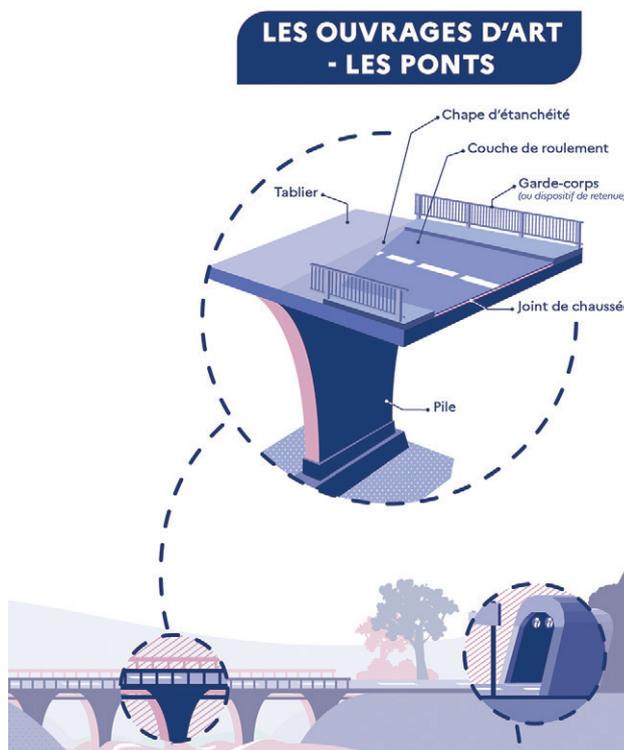
Il faut d'abord s'assurer que les sociétés concessionnaires d'autoroutes maintiennent leurs efforts actuels d'entretien courant du réseau concédé. Actuellement, les sociétés consacrent 800 millions d'euros par an (soit quatre milliards d'euros sur les cinq dernières années de la concession) à l'entretien du patrimoine autoroutier. Pour s'assurer que ce montant reste stable, un dispositif de suivi détaillé doit être mis en place. En effet, en dehors des chaussées et des ouvrages d'art, le patrimoine autoroutier englobe une multitude d'autres actifs essentiels au fonctionnement du service public (voir infographie ci-après).

Par exemple, les équipements de signalisation, les bassins d'assainissement ou les infrastructures de péage sont indispensables à la bonne exécution du service. Il est donc indispensable de définir des objectifs d'état sur ces équipements.

Il faut ensuite s'assurer qu'un effort supplémentaire, nécessaire à la remise en bon état d'entretien du réseau en fin de concession, soit réalisé pour faciliter la transition avec le futur exploitant. En effet, si certains travaux d'entretien ne sont pas avancés, ce dernier pourrait ne pas être en mesure de les planifier dans de bonnes conditions – ce qui aboutirait à des perturbations dans l'exploitation. Le principal point de vigilance est ici le traitement de certains ponts dits « évolutifs » – ceux-ci présentent aujourd'hui des défauts mineurs mais qui sont susceptibles de se détériorer rapidement. Il s'agira d'en réduire le nombre en traitant, *a minima*, ceux dont l'état est le plus critique afin que la transition entre deux gestionnaires ne compromette pas la continuité du service public autoroutier. Les investissements nécessaires sont loin d'être négligeables : de l'ordre d'un milliard d'euros pour traiter l'essentiel des ponts.

Enfin, c'est donc plus de cinq milliards d'euros d'investissements qui seront nécessaires pour restituer

le réseau en bon état. Le rapport de l'ART fournit des éléments qui permettront au concédant, *ex ante*, de mieux définir les programmes d'entretien et de renouvellement, et aux organismes qui contrôlent l'action du gouvernement, *ex post*, de s'assurer que les intérêts patrimoniaux de l'État ont été correctement défendus.



Les investissements de remise en état du patrimoine autoroutier s'évaluent à plus de cinq milliards d'euros

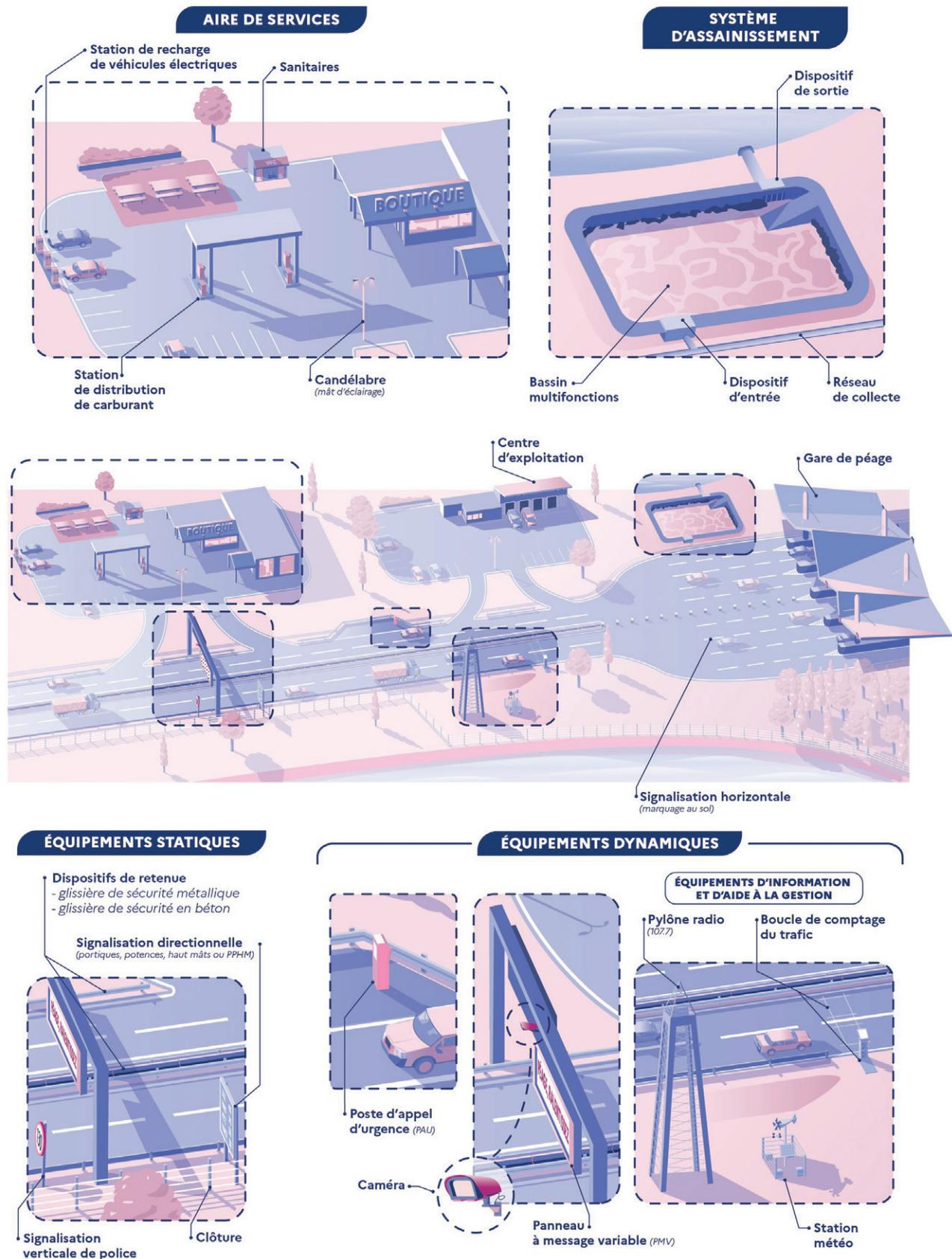
Investissements nécessaires pour maintenir le patrimoine autoroutier dans son état courant



Effort supplémentaire à réaliser sur les chaussées et les ouvrages d'art



En dehors des chaussées et des ouvrages d'art, le patrimoine autoroutier englobe une multitude d'autres actifs indispensables au fonctionnement du service public





LE SAVIEZ-VOUS ?

Qu'est-ce qu'un ouvrage d'art évolutif ?

L'état patrimonial d'un ouvrage d'art est évalué grâce à des visites périodiques qui aboutissent à une classification, dite « image de la qualité des ouvrages d'art », en fonction de leur état, de très bon (notes 1 et 2), en passant par l'état intermédiaire évolutif (2E), à très mauvais (3, 3U).

Un ouvrage d'art évolutif, classé 2E, présente des défauts ou des désordres qui, s'ils ne sont pas rapidement traités, peuvent évoluer et affecter sa structure, le faisant basculer dans une catégorie plus critique (3 ou 3U). Les équipements ou éléments de protection de l'ouvrage classés 2E nécessitent donc un entretien spécialisé à brève échéance, afin d'éviter de basculer en classe 3 ou 3U, ce qui imposerait des réparations de plus grande ampleur.

La réduction du stock d'ouvrages 2E en fin de concession garantit la remise d'une infrastructure sûre et limite les coûts de réparations futures.

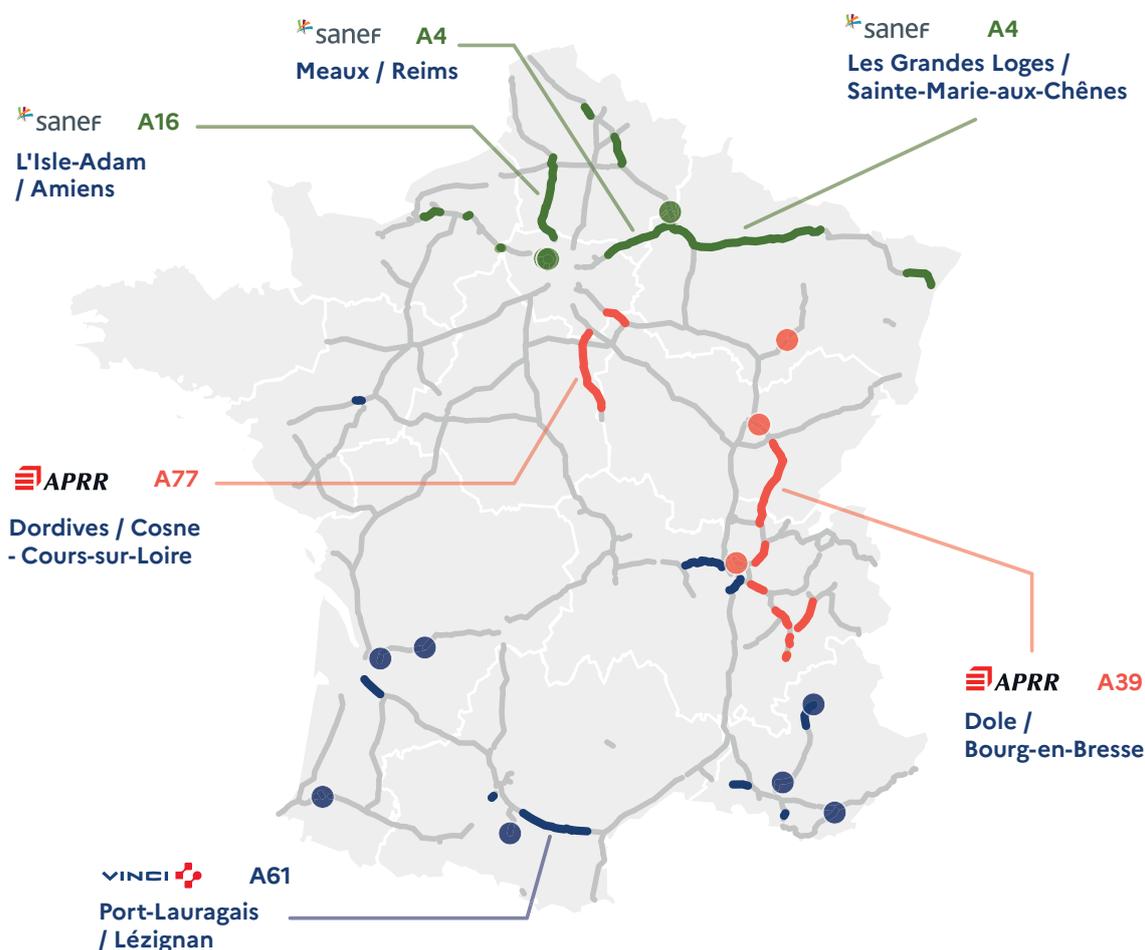
CONTRIBUER À LA GESTION DE LA FIN DES CONTRATS HISTORIQUES, EN RECENSANT LES INVESTISSEMENTS RESTANT À RÉALISER

En 2024, l'ART a répertorié l'ensemble des opérations listées dans les contrats des sociétés historiques privées avant d'examiner si les investissements correspondants étaient exigibles sans compensation et à quelle date.

Les contrats de concession prévoient la réalisation de certains aménagements en deux phases – par exemple, une section d'autoroute peut être construite à 2 x 2 voies dans un premier temps, le contrat prévoyant qu'elle comporte 2 x 3 voies à terme.

Toutefois, un nombre important de travaux de « seconde phase » n'avaient pas encore été réalisés par les concessionnaires en 2024, comprenant notamment 37 opérations d'élargissement pour un linéaire cumulé de 1 000 kilomètres.

Des opérations listées dans les contrats des sociétés historiques privées restent à réaliser





Cependant, il n’y a pas de consensus sur la portée des obligations relatives aux investissements de « seconde phase ». Selon les lectures, c’est entre 0,4 et 5,1 milliards d’euros d’investissement qui pourraient être dus par les concessionnaires.

- ◆ Lorsque ces investissements sont associés à une date de réalisation ou à un niveau de trafic explicité dans le contrat, il semble difficilement contestable que les concessionnaires doivent, à la demande du concédant, exécuter les ouvrages sans indemnité (0,4 milliard d’euros).
- ◆ Lorsque la date de réalisation de ces aménagements doit être déterminée, selon le contrat, « en fonction du volume de la circulation, de sa répartition dans le temps et des conditions de son écoulement », il semble que les concessionnaires doivent exécuter les ouvrages sans indemnité à la demande du concédant dès

que, d’un point de vue technique, les trafics le justifient (0,8 milliard d’euros).

- ◆ La question se pose de savoir si les aménagements de seconde phase restants (3,8 milliards d’euros) sont exigibles en fin de contrat et, dans l’hypothèse où ces aménagements ne seraient plus justifiés sur le plan technico-économique, selon quelles modalités (par exemple, la réalisation d’investissements alternatifs, en faveur des mobilités du quotidien ou de la décarbonation de la route, sur le réseau autoroutier) le contrat devrait être rééquilibré.

Pour l’ART, il existe des arguments juridiques forts en faveur de la lecture la plus large des obligations contractuelles des sociétés concessionnaires d’autoroutes, qui est également la plus favorable aux usagers.

FOCUS

Comment mieux encadrer la fin des contrats ?

Le principal enjeu en matière de gestion contractuelle et d'économie des concessions durant la prochaine décennie sera celui de la formalisation des programmes d'investissements de fin de concession, dans le respect de l'équilibre économique des contrats. Les montants seront importants – de l'ordre de 10 milliards d'euros d'investissements selon les analyses de l'ART – et il sera nécessaire de clarifier les opérations à réaliser et, parfois, de les renégocier – par exemple en cas d'annulation d'une opération en contrepartie de la réalisation d'une autre.

Une évolution de la gouvernance du secteur apparaît nécessaire, en vue du passage à un « acte II » de la régulation. Pour répondre efficacement aux principaux défis auxquels la puissance publique fera face dans les prochaines années, la régulation du secteur doit évoluer selon deux axes (voir ci-dessous). Il serait souhaitable de s'appuyer sur l'expertise de l'ART pour réduire l'asymétrie d'information entre concédant et concessionnaire, et d'apporter de la transparence à ce processus.

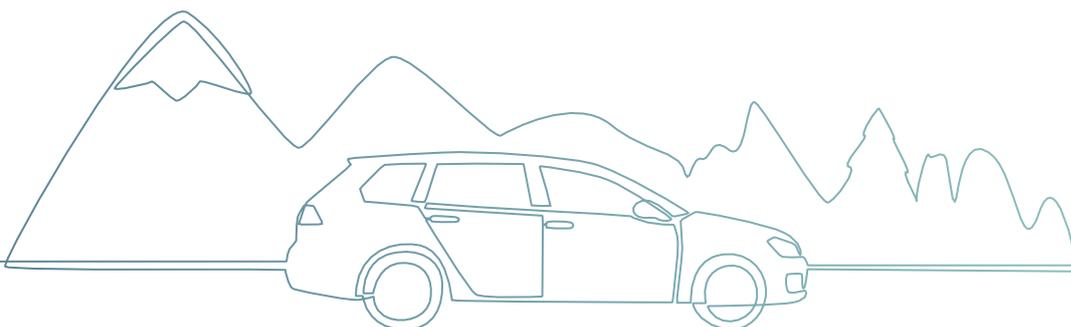
DEUX RECOMMANDATIONS POUR PASSER À L'ACTE II DE LA RÉGULATION DU SECTEUR

RECOMMANDATION 1

Introduire plus de clarté dans l'exécution des contrats de concession au travers d'un rapport annuel transmis au Parlement, accompagné d'un avis de l'ART.

RECOMMANDATION 2

Consulter systématiquement l'ART sur tout projet d'avenant susceptible d'avoir une incidence sur l'économie générale du contrat.



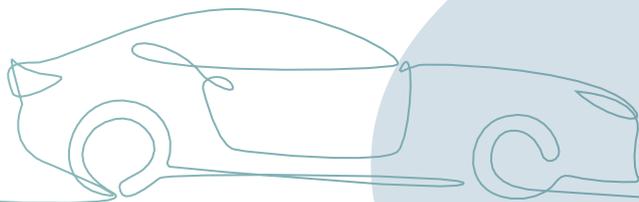
| LA PAROLE À...

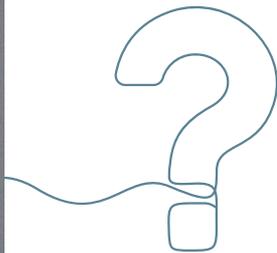
Thierry BODARD,
Directeur Général Adjoint
de NGE, en charge
des concessions



Il y a actuellement beaucoup de débats autour du modèle concessif. Pour un acteur économique comme NGE Concessions, quelles sont, selon vous, les principales forces et faiblesses du modèle concessif actuel ?

Dans les deux dernières décennies, le modèle concessif s'est profondément renouvelé, évoluant vers un partage équilibré de la valeur entre concédant et concessionnaire, plus de transparence et une plus grande diversité d'acteurs. Il s'est révélé aussi exigeant que performant pour le développement de nouvelles infrastructures, en associant étroitement mobilisation du financement privé et paiement par l'utilisateur, performance conjuguée de la construction et de l'exploitation. C'est vrai pour les réseaux de fibre à très haut débit et les voies ferrées comme pour les autoroutes. C'est un modèle qui a beaucoup d'atouts pour relever le défi de la rénovation et de l'adaptation des infrastructures, dans des délais et des budgets contraints.

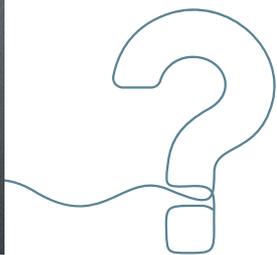




Aujourd'hui, l'essentiel du réseau concédé est exploité par trois grands groupes. Quelles seraient vos recommandations pour favoriser l'ouverture de ce marché à un plus grand nombre d'acteurs économiques ?

L'origine des concessions historiques remonte au mi-temps du siècle dernier ; un consensus se dégage pour constater qu'elles ont fait leur office et leur temps. Le moment est venu, tout en préservant le modèle concessif, d'imaginer un système plus ouvert aux régions et aux métropoles, plus ouvert à de nouveaux acteurs économiques,

plus ouvert sur de nouveaux périmètres et probablement recomposé à des échelles territoriales plus pertinentes. La conférence du financement des mobilités doit être cette occasion de préserver le système concessif tout en dégageant un nouveau consensus sur sa gouvernance, sur le péage et son usage.



Actuellement, le régulateur intervient principalement dans le cadre de modifications contractuelles. À votre avis, son rôle devrait-il évoluer à l'avenir ?

L'e régulateur a beaucoup apporté à la transparence du secteur, et à sa compréhension par le plus grand nombre ; c'est un apport important pour la légitimité du modèle concessif et la confiance des usagers.

Pour l'avenir, la question du modèle de gestion du réseau autoroutier est indissociable de celle

de sa régulation. Si le système concessif est reconduit, il sera essentiel de savoir préserver un équilibre entre le rôle du régulateur, qui intervient de façon particulière dans les concessions autoroutières ou aériennes, et les responsabilités du concédant et du concessionnaire, pour que ces contrats de longue durée puissent s'adapter aux besoins.

RÉGULER LES AUTOCARS & L'ACCÈS AUX GARES ROUTIÈRES





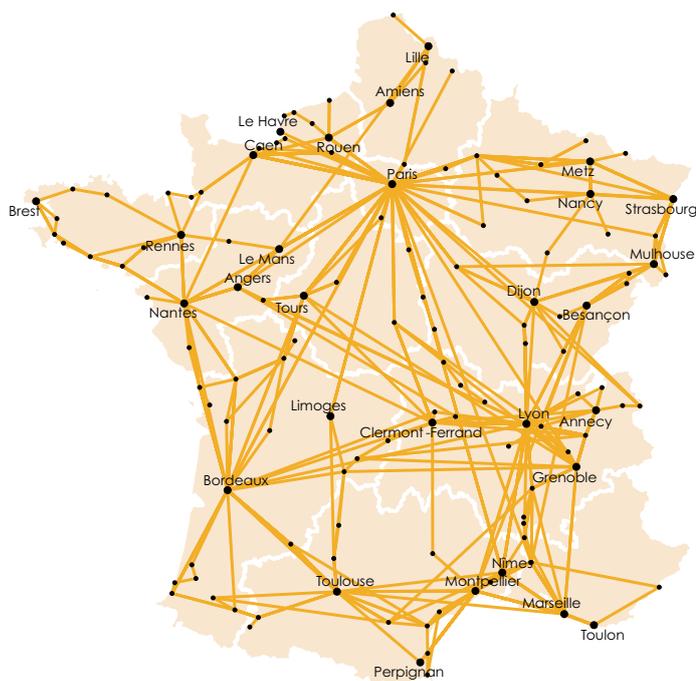
L'ART accompagne l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs, veille au bon fonctionnement de ce marché libéralisé et assure la régulation des gares routières, au bénéfice des usagers et des clients.

LE PÉRIMÈTRE D'INTERVENTION DE L'ART DANS LE TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

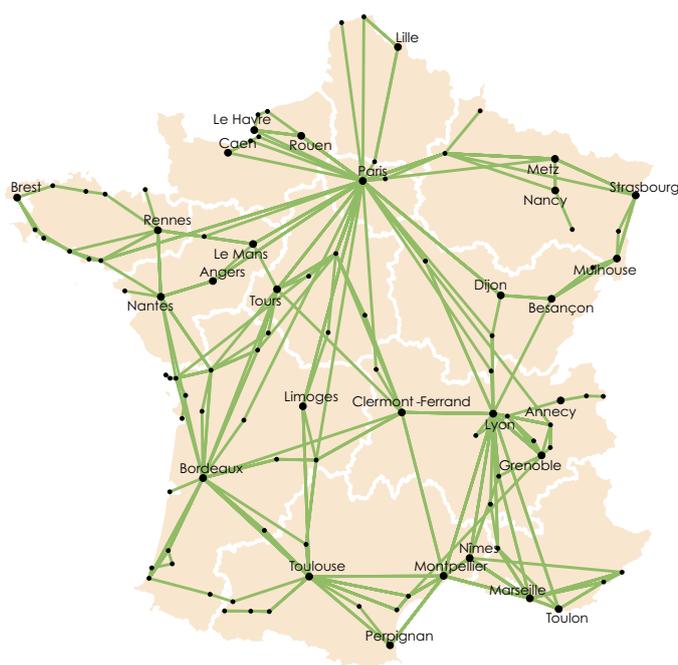


LA STRUCTURE DU RÉSEAU POUR LES SERVICES D'AUTOCARS LIBREMENT ORGANISÉS EN 2023

FLIXBUS



BlaBlaCar



Chiffres-clés 2023

10

opérateurs

fin 2023

dont 2 d'envergure nationale
(BlaBlaCar et FlixBus)

1 413

liaisons commercialisées

200

**unités urbaines
desservies**

285

**aménagements
desservis**

(dont 130 inscrits au registre)

108 M

d'autocars.km

2 446

**équivalents temps plein
(ETP) à fin 2023**

23,9

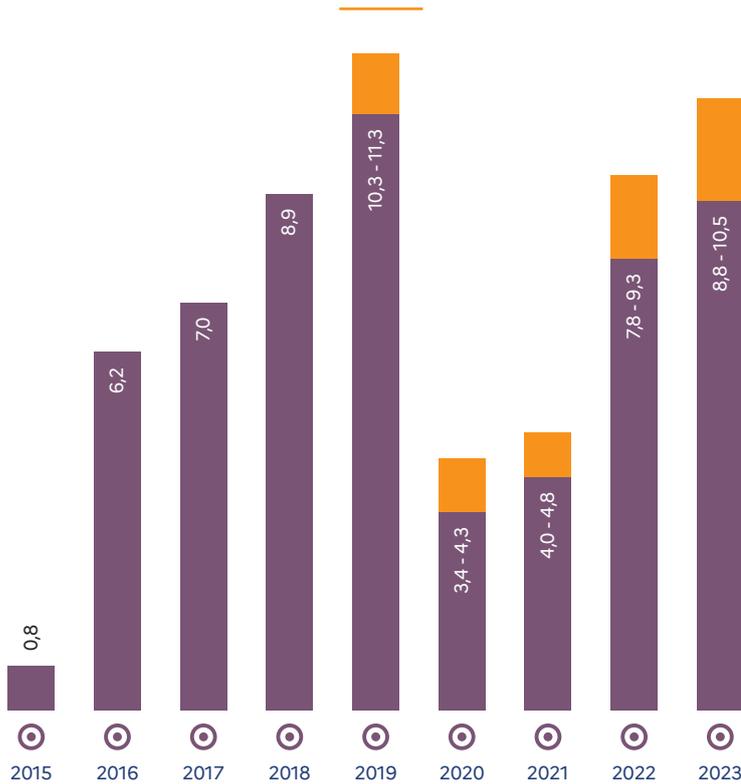
**g eqCO₂
par passager.km**

(supérieurs aux rejets des passagers TER)

FRÉQUENTATION DES AUTOCARS LIBREMENT ORGANISÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS



Nombre de passagers domestiques (millions)



Chiffres-clés 2023



**8,8 M
à 10,5 M**

de passagers
transportés
sur les liaisons
domestiques



759
départs
quotidiens



**2,4 Md
à 2,9 Md**
de passagers.km
domestiques



38,5 € HT
de recette
par passager
aux 100 km



17,5 € HT
de recette
par passager
pour un trajet moyen
de 278 km



**154 M€
à 184 M€**
de chiffre
d'affaires



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 2024, à l'annonce de la fermeture de la gare routière de Bercy, l'ART s'est attachée 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. Elle a également travaillé avec les exploitants de quatre gares routières pour améliorer les conditions d'accès des services librement organisés à ces infrastructures essentielles. Enfin, constatant l'insuffisance des services offerts en gare, elle a constitué un comité de concertation pour proposer des standards minimums de qualité.

S'ASSURER QUE LA LIBÉRALISATION DU MARCHÉ PERMETTE LE DÉVELOPPEMENT D'UNE OFFRE DE TRANSPORT À FAIBLE COÛT ET DESSERVANT TOUTE LA FRANCE

L'ART est garante du bon fonctionnement du secteur. Elle s'assure que les services librement organisés (SLO) peuvent accéder dans des conditions satisfaisantes, notamment tarifaires, aux aménagements de transport routier, tels que les gares routières. Elle suit également l'évolution du secteur, dans l'objectif de veiller à ce que l'ouverture du transport routier interurbain permette aux Français de se déplacer plus facilement et à moindre coût. En 2024, elle a été amenée à animer un travail de réflexion pour faire émerger un consensus entre transporteurs et collectivités sur l'accueil des services librement organisés en Île-de-France.

EN VÉRIFIANT QUE LE SECTEUR DISPOSE DES INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES À SON DÉVELOPPEMENT

En juin 2024, l'ART a publié le rapport sur l'« Accueil des autocars librement organisés en Île-de-France » : il restitue une action de médiation, menée à partir de décembre 2023 et engagée à la suite de l'annonce, par la Mairie de Paris, de son intention de fermer la gare routière de Bercy.

La gare routière de Bercy constitue une infrastructure essentielle pour le secteur des autocars librement organisés. Elle est la seule gare routière de grande capacité située à l'intérieur de Paris et assure chaque année le transit de plus de quatre millions de

voyageurs, soit 30 % du total des passagers SLO en France. En l'absence d'une solution de remplacement efficace, sa fermeture menacerait directement l'existence du secteur et limiterait l'offre de mobilité pour de nombreux voyageurs.

Face à ces enjeux, l'ART a engagé une médiation entre les parties prenantes, ainsi que des travaux de terrain, afin d'explorer des solutions alternatives à la gare de Bercy. Cette démarche s'est appuyée sur un groupe de travail réunissant les transporteurs, notamment FlixBus, BlaBlaCar et la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), les collectivités et les autorités organisatrices de mobilité (la ville de Paris, Île-de-France Mobilités, l'établissement public territorial Plaine Commune, la Métropole du Grand Paris), les services de l'État, notamment la Direction régionale et interdépartementale de l'environnement, de l'aménagement et des transports d'Île-de-France (DRIEAT Île-de-France) et la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM), et des agences d'expertise, en particulier l'atelier parisien d'urbanisme (Aur) et l'Institut Paris Région. Ces travaux avaient deux objectifs : d'une part, établir un cahier des charges pour l'accueil des SLO, et, d'autre part, éclairer les décisions des autorités publiques et des opérateurs de transport en proposant des scénarios réalistes pour l'avenir du secteur en Île-de-France.

Première conclusion : l'accueil des SLO en Île-de-France doit répondre à trois critères.

- **Une localisation centrale et un nombre restreint de gares :** les solutions alternatives doivent s'appuyer sur une ou deux gares maximum, situées intra-muros ou en proche banlieue avec une connexion rapide et efficace avec le centre de Paris.
- **Un niveau de service conforme aux standards internationaux :** les infrastructures doivent offrir aux voyageurs des conditions d'accueil, de sécurité et de confort adaptées aux attentes des usagers et des transporteurs.
- **Une capacité suffisante :** l'ensemble des nouvelles infrastructures d'accueil devra disposer d'au moins 35 quais afin de répondre à la demande actuelle. Ce niveau de capacité devra être renforcé pour les années à venir afin d'anticiper la croissance de la demande et accompagner le développement futur du secteur.

Deuxième conclusion : deux sites pourraient remplacer la gare de Bercy à terme.

Un premier site pourrait être localisé près de la gare de Pershing, située à Paris porte Maillot. Il permettrait d'accueillir une partie du trafic des autocars longue distance desservant aujourd'hui la gare routière de Bercy. Des investissements restent cependant nécessaires pour y réaliser des aménagements. À terme, la capacité de la gare pourra être de 20 quais.

Pour ce qui concerne le choix d'un deuxième site accueillant le reste du trafic, deux stratégies sont possibles.





Carte 1 : Déménager dans un premier temps le trafic sur d'autres sites parisiens intramuros puis, à long terme à Saint Denis Pleyel.



Carte 2 : Déménager dès maintenant et de façon pérenne la moitié du trafic à Rosny sous-bois.

- Organiser, dans un premier temps, le report du trafic vers d'autres gares à Paris intra-muros, plus particulièrement la gare de Pershing Porte Maillot, puis, dans un second temps, vers une nouvelle gare à Saint-Denis Pleyel, de manière pérenne (carte 1). Plusieurs conditions sont à remplir pour rendre cette stratégie opérationnelle : il faudrait, notamment, réaliser des travaux d'aménagement sur le site de Pershing et acter la création d'une gare routière à Saint-Denis Pleyel.
- Rediriger le reste du trafic vers une nouvelle gare à aménager à Rosny Bois-Perrier (carte 2), au niveau du centre commercial Rosny 2, à proximité de la station de RER E, de la ligne 11 et de la future ligne 15 du réseau métropolitain. Le site permettrait d'offrir des aménagements de qualité.

FOCUS

Fin 2024, le préfet d'Île-de-France a été missionné pour examiner les modalités de mise en œuvre des recommandations de l'ART avec les transporteurs et des élus d'Île-de-France.

Fin 2024, le ministre des Transports a chargé le préfet d'Île-de-France, Marc Guillaume, de statuer sur l'avenir de la gare routière de Bercy. Une concertation a été menée avec les acteurs du secteur, prenant comme point de départ les analyses élaborées par l'ART. Ses conclusions permettront d'affiner les scénarios proposés par les travaux de l'ART et de faire émerger un consensus politique sur les lieux d'accueil des SLO, les investissements à consentir et les collectivités en charge.

| LA PAROLE À...



Aurélien GANDOIS
Vice-président de BlaBlaCar Bus



Quel bilan tirez-vous des travaux de concertation menés en 2024 par l'ART à la suite de l'annonce de la fermeture de la gare de Bercy ?

Après l'annonce de la fermeture de la gare routière de Bercy Seine, BlaBlaCar a immédiatement saisi l'ART pour alerter sur les conséquences majeures qu'une telle décision ferait peser sur les usagers et le secteur SLO. Nous saluons la réactivité et la rigueur avec lesquelles l'ART a conduit une concertation approfondie avec toutes les parties prenantes.

Ce travail a permis de documenter objectivement les besoins du secteur, d'étudier les scénarios alternatifs et surtout, d'éviter la fermeture de la plus grande gare routière de France. Sans cette intervention, des millions de passagers auraient été privés d'un mode de transport économique, accessible et à faible impact environnemental. C'est donc un soulagement pour les voyageurs, en particulier pour les plus jeunes et pour les revenus les plus modestes.

L'intervention de l'ART a été déterminante, mais elle reste exceptionnelle. Elle révèle un manque dans le cadre juridique actuel : l'ART ne dispose



d'aucun pouvoir en matière d'ouverture, de fermeture ou de déplacement de gares routières. Pour garantir durablement l'accès à ce mode de transport, il est indispensable que l'ART puisse intervenir en amont des décisions qui affectent l'accueil des autocars longue distance, pour assurer la continuité du service et préserver l'offre de mobilité.



En tant que transporteur, usager de la gare de Bercy, quels sont les futurs enjeux opérationnels que vous identifiez aujourd'hui ?

Suite aux recommandations de l'ART appelant à la mise en place d'une structure de gouvernance associant toutes les parties prenantes, le préfet de région, M. Marc Guillaume, a décidé en mars 2025 de maintenir ouverte la gare routière de Bercy-Seine à Paris.

Cette décision est essentielle pour les usagers comme pour les opérateurs SLO. Désormais, le principal enjeu est la rénovation complète de cette infrastructure essentielle. La gare

routière de Bercy-Seine accueille près de 5 millions de passagers par an, et nécessite des investissements pour atteindre les standards internationaux : confort des espaces d'attente, information voyageurs, accessibilité, services pour les conducteurs et qualité d'exploitation.

Le maintien de la gare doit s'accompagner d'une modernisation ambitieuse, à la hauteur de son rôle central dans le maillage national des mobilités partagées.



La question de la gouvernance des gares routières, qui a constitué un enjeu clé dans la recherche d'une solution alternative à la gare de Bercy, vous semble-t-elle se poser au-delà de la gare de Bercy ?

Absolument. L'enjeu de gouvernance des gares routières dépasse largement le seul cas de Paris. Aujourd'hui, il n'existe aucun cadre harmonisé définissant qui est responsable de quoi : entre opérateurs SLO, gestionnaires des gares, délégataires, propriétaires du foncier, ou collectivités locales, et en premier lieu les AOM qui ont la compétence pour organiser la mobilité sur les territoires. Les rôles sont flous, les interlocuteurs difficiles à identifier, et les décisions souvent prises sans concertation.

Cette absence de gouvernance claire engendre des situations délétères : gares déplacées sans concertation préalable (en 2025 et 2026, à Lyon, Nantes, Tours et Montpellier), infrastructures sous-dimensionnées, aménagements

de mauvaise qualité et inadaptés aux exigences spécifiques des cars SLO et de leurs voyageurs.

Les SLO fêtent 10 ans d'existence, une clarification de la gouvernance serait donc bienvenue. Mais le plus important reste la qualité des infrastructures, les services offerts aux passagers et les obligations de chacun pour garantir de bonnes conditions d'exploitation. C'est pourquoi BlaBlaCar se félicite du lancement en 2025, par l'ART, d'un travail de fond sur la gouvernance dans le cadre du comité de concertation des gares routières, auquel nous participons activement. Ce chantier est indispensable pour structurer durablement et convenablement un réseau de gares routières à la hauteur des besoins de mobilités partagées.

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, parue en juin 2024 et portant sur l'année 2023, souligne deux faits.

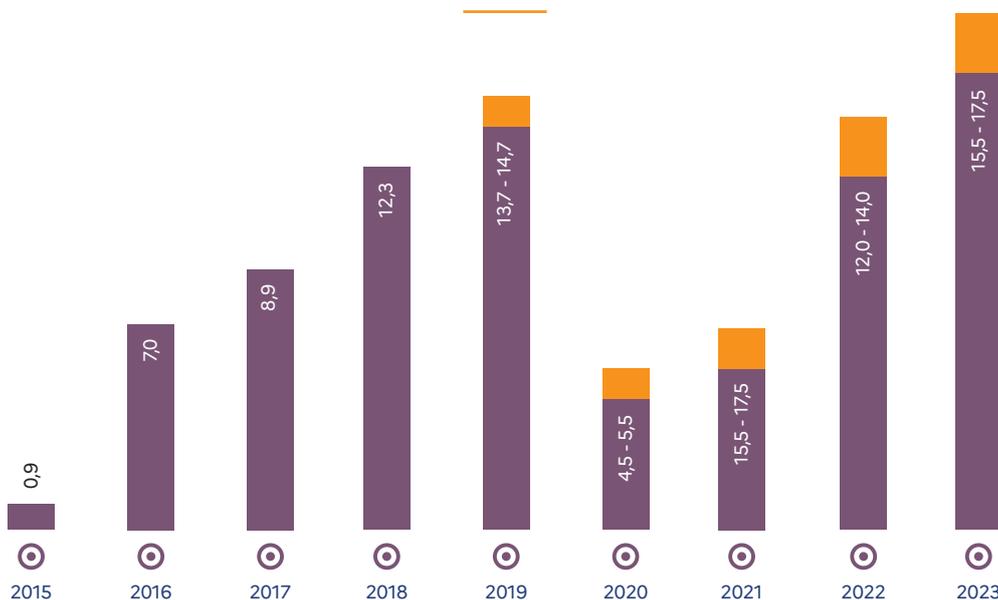


La fréquentation totale des autocars longue distance est au plus haut, principalement grâce aux passagers internationaux. Le nombre de passagers sur les liaisons domestiques passe de [7,8 – 9,3] millions en 2022 à [8,8 – 10,5] en 2023. En parallèle, les liaisons internationales ont vu passer plus de 6 millions de voyageurs en 2023, portant ainsi à [15,5 – 17,5] la fréquentation totale, correspondant à la somme des voyageurs des liaisons domestiques et internationales. C'est ainsi que la fréquentation totale en 2023 a largement dépassé celle de 2019 pour atteindre son niveau le plus élevé depuis 2015.



Les prix ont continué d'augmenter en 2023, au-delà de l'inflation. Le prix kilométrique moyen est ainsi de 6,3 cts € du kilomètre par personne en moyenne en 2023, contre 5,8 cts € en 2022. Toutefois, cette tendance ne se confirme pas au premier semestre 2024 puisque le prix kilométrique moyen repasse sous la barre des 6 cts €.

Évolution de la fréquentation totale des autocars SLO comprenant les voyageurs des liaisons domestiques et internationales depuis 2015.



Note : Les données précises relevant du secret des affaires, elles sont présentées au sein de fourchettes.

EN CONTRÔLANT LES RÈGLES D'ACCÈS POUR S'ASSURER QUE LES TRANSPORTEURS ACCÈDENT AUX GARES ROUTIÈRES DANS DES CONDITIONS SATISFAISANTES ET À DES PRIX JUSTES

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

En 2024, l'ART a continué à œuvrer pour que les SLO puissent accéder dans des conditions satisfaisantes aux gares routières. Ces travaux portent leurs fruits : plus de 94 % des règles d'accès aux aménagements de transport routier notifiées à l'ART sont jugées conformes à ces principes.

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 2023 à 4,91 € HT par autocar, en baisse de 7 % par rapport à 2022. Ce niveau reflète, en moyenne, les charges que doivent couvrir les exploitants mais peut varier significativement d'une gare à l'autre, notamment en fonction des services offerts.



FOCUS

Concrètement, comment se passent les échanges entre l'ART et les exploitants sur les règles d'accès ?

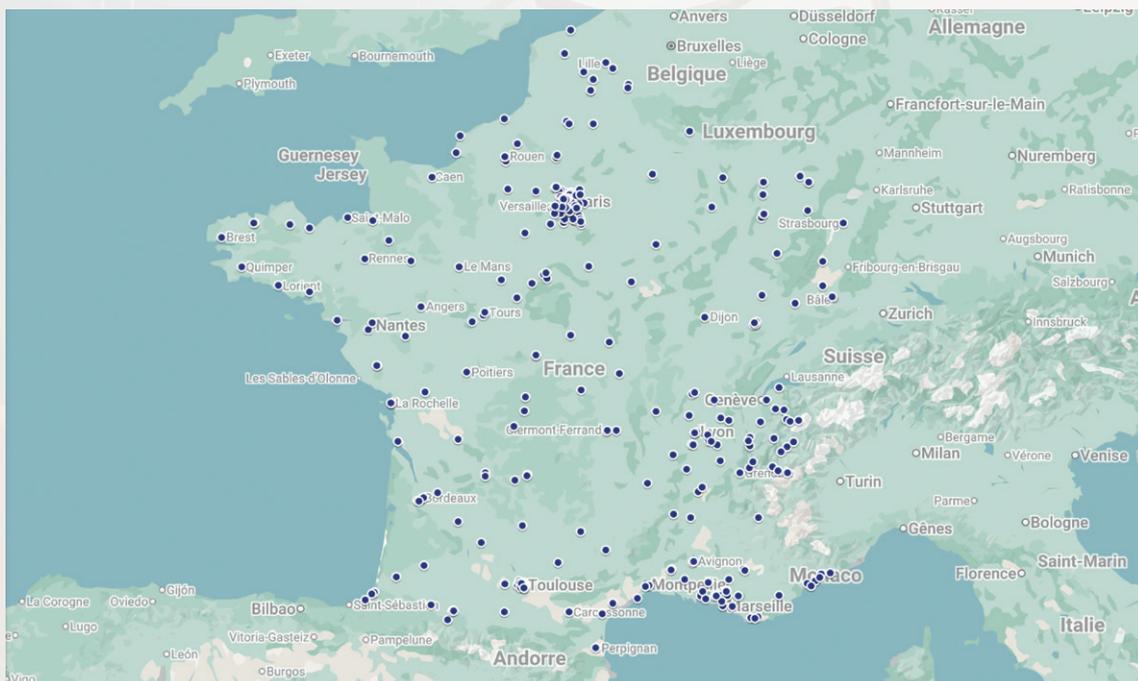
L'ART entretient un dialogue constant avec les exploitants. De nombreux exploitants contactent l'ART avant même la notification de leurs règles d'accès. C'est une pratique qu'encourage l'ART car elle permet d'être plus efficace et d'éviter les mises en conformité de règles d'accès *a posteriori*. C'est également l'opportunité pour l'ART de répondre aux questions des exploitants sur le sens et l'interprétation de la réglementation en vigueur concernant l'accès aux gares routières, et des différentes décisions de l'ART publiées à ce sujet. Elle permet enfin à l'ART d'appeler l'attention des exploitants sur les points les plus essentiels de ces règles d'accès, et notamment de s'assurer de la transparence, de l'objectivité et de la non-discrimination sur les trois points suivants :

- ◆ **l'allocation des capacités**, c'est-à-dire l'attribution de quais aux entreprises qui en font la demande. Il est fondamental que le processus d'allocation soit clairement explicité et non discriminatoire entre les différentes entreprises de transport, qu'elles relèvent du service conventionné ou librement organisé ;
- ◆ **la tarification des prestations**, c'est-à-dire les redevances qui sont exigées aux entreprises de transport. L'ART s'assure, d'une part, que le niveau de redevance n'excède pas les coûts et, d'autre part, que les éventuelles différenciations tarifaires ne peuvent être fondées que sur des différences objectives dans l'usage des aménagements ;
- ◆ **la présentation claire et exhaustive des prestations de base et complémentaires**, permettant ainsi de comprendre clairement la ou les prestations auxquelles peuvent prétendre les transporteurs.

C'est ainsi que des échanges de travail sur les règles d'accès ont eu lieu cette année avec plusieurs exploitants, notamment avec ceux des gares d'Angoulême, de Metz, de Versailles, de Nice aéroport et de Chartres.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Le registre des gares permet aux transporteurs de connaître les conditions d'accès des gares routières.



L'ART tient à jour un registre public des gares routières visant à fournir aux entreprises de transport des informations utiles sur les aménagements de transport routier.

Cet outil pratique permet aux opérateurs :

- ◆ d'identifier les principales gares et leurs caractéristiques (localisation, capacités d'accueil, éventuelles contraintes techniques, services offerts) ;
- ◆ de connaître les conditions d'accès aux infrastructures, en particulier tarifaires ;
- ◆ de trouver rapidement le bon interlocuteur pour organiser l'accès et desservir la gare dans les meilleures conditions.

En 2023, le registre public, qui recensait 336 aménagements de transport routier, est particulièrement représentatif de l'activité des SLO : les aménagements inscrits accueillaient 92 % de leurs voyageurs.

Le registre public des gares routières est consultable à l'adresse : <https://www.autorite-transport.fr/les-autocars/gares-routieres/registre-public-et-carte-interactive-des-gares-routieres/>

ANIMER LE SECTEUR POUR DÉVELOPPER LA QUALITÉ DE SERVICE EN GARE & FAIRE ÉMERGER LES BONNES PRATIQUES

La qualité de service est un enjeu structurant pour le secteur. En 2024, l'ART a réuni les parties prenantes pour échanger sur ce sujet dans le cadre des Rencontres gares routières. Reconnaisant la nécessité d'effectuer un travail plus approfondi sur la billetterie et l'information voyageurs, elle a constitué un groupe de travail - le Comité de concertation des gares routières - qui a rendu ses premières conclusions à la fin de l'année.

EN OFFRANT UN LIEU D'ÉCHANGE POUR LE SECTEUR

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 2024, la troisième édition des Rencontres sur les gares routières a réuni le 20 septembre, lors d'un webinaire, plus de 100 participants, parmi lesquels des exploitants de gares routières, des transporteurs

et des usagers. Cette rencontre portait sur le thème suivant : « Comment améliorer le réseau des gares routières et les services offerts aux usagers ? »



TROIS ENSEIGNEMENTS PEUVENT ÊTRE TIRÉS DE CES ÉCHANGES



ENSEIGNEMENT N°1

Il conviendrait de mettre en place une structure de gouvernance locale des gares, chargée d'orchestrer l'accueil des SLO. Le rapport sur la gare de Bercy a mis en évidence une lacune en matière de gouvernance des gares routières : l'AOM locale, chargée pourtant du transport public conventionné, n'est pas responsable de l'accueil des SLO, qui contribuent pourtant à renforcer l'offre de mobilité. L'évolution de la gouvernance des gares, enjeu structurant pour le secteur, pourrait passer par des propositions de réformes législatives.



ENSEIGNEMENT N°2

Pour 10 % des usagers des SLO, la billetterie physique en gare reste un service indispensable. La synthèse relative aux travaux du Comité de concertation sur les gares routières réalisés en 2024, publiée en mars 2025, est consultable sur ce lien : https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2025/03/synthese_travaux_gt.pdf.



ENSEIGNEMENT N°3

Une meilleure intégration des flux SLO permettrait de planifier de manière plus efficace l'offre future de gares à l'échelle d'une agglomération. Les mouvements SLO représentent près de 30 % du total des mouvements dans certaines gares (par exemple à Grenoble ou à Toulouse). Anticiper ces mouvements permettrait, d'une part, de faciliter la gestion opérationnelle des gares et, d'autre part, d'adapter le dimensionnement de projets d'envergure comme celui du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) de Bordeaux, afin de répondre aux besoins croissants de mobilité et d'accessibilité, tout en garantissant une intermodalité fluide entre les différents modes de transport (tramway, car express, autocars, trains).



EN FAISANT ÉMERGER LES BONNES PRATIQUES À ADOPTER & LES STANDARDS PARTAGÉS PAR LE SECTEUR

Depuis 2023, l'ART a instauré le comité de concertation des gares routières visant à produire chaque année un rapport sur un sujet spécifique, en vue de faire émerger de bonnes pratiques de gouvernance et de gestion de ces infrastructures. Il s'agit d'un groupe de travail composé de l'ensemble des parties prenantes.

En 2024, le comité de concertation a étudié les besoins liés à l'information et à la billetterie multimodales en gare routière. Ses premières conclusions ont été présentées lors des Rencontres gares routières de septembre, ainsi que dans son rapport final, publié début 2025, qui s'appuie sur des témoignages et analyses du terrain.

Le comité a identifié deux principales marges de progrès pour adapter les gares routières aux besoins

contemporains des transporteurs longue distance (librement organisés). D'une part, l'information fournie en gare doit devenir véritablement dynamique pour répondre aux problématiques des opérateurs des services librement organisés dont les plans de transport évoluent rapidement. D'autre part, il est important d'offrir une billetterie physique, idéalement par la mutualisation des points de vente avec les transports conventionnés régionaux, voire éventuellement, par la création de points de vente spécifiques.

FOCUS

Comment rendre l'information pour les usagers vraiment pertinente ?

De nombreuses gares sont équipées de dispositifs d'information. Toutefois, **l'information statique**, comme l'affichage papier des horaires, **n'est pas adaptée aux autocars longue distance** (librement organisés), qui peuvent modifier leurs horaires plusieurs fois par an. De plus, les services librement organisés ne disposent pas souvent, en gare, de quais qui leur soient spécifiquement attribués. Dans ce cas, **l'information dynamique** est plus appropriée pour indiquer aux voyageurs leur quai de départ. Les travaux montrent que **l'information en temps réel en gare est indispensable pour informer les usagers sur le point de départ de leur autocar, les horaires et les éventuels retards.**

Ainsi, le rapport du comité de concertation propose trois recommandations concernant l'information multimodale.

1

Garantir une information statique multimodale, c'est-à-dire accessible pour tous les services réguliers de transport, y compris les services librement organisés, de manière non discriminatoire et centralisée pour les informations le nécessitant (notamment pour le repérage des lieux en gare)

2

S'assurer d'une **meilleure qualité des données accessibles et de leur disponibilité dans des formats standard permettant une interopérabilité accrue**

3

Intégrer tous les services réguliers de transport dans les outils de mobilité par association de services (MAS), et signaler clairement leur existence en gare, comme le font d'ores et déjà quelques MAS, par exemple le MAS lancé en 2024 par la Métropole de Rouen Normandie, examiné dans le cadre des travaux menés



EN OBSERVANT L'ÉVOLUTION DE LA QUALITÉ DE SERVICE EN GARE

Suivre et quantifier la qualité de service est un prérequis pour concevoir les actions visant à l'améliorer. C'est pourquoi l'ART a mis en place un premier dispositif d'observation de la qualité de service dans les gares routières.

Il y a neuf types de services ou d'équipements pouvant répondre à l'attente des usagers d'une grande gare routière : personnel présent sur le site, information dynamique, billetterie (borne ou guichet), salle d'attente, sanitaires, distributeurs de boissons, restauration, accès wifi, salle de repos réservée aux conducteurs.

Or, sur les dix gares les plus fréquentées par les SLO, cinq ne remplissent pas la moitié de ces critères. Seules les gares de Marseille Saint-Charles

et Toulouse remplissent la totalité ou la quasi-totalité des critères. Six gares sur dix proposent des dispositifs d'information dynamique (à l'exemple des gares de Grenoble et de La Défense). Cinq mettent à disposition des usagers une offre de billetterie (par exemple les gares de Bercy ou de Montpellier). Enfin, Lille Europe, cinquième gare française avec une fréquentation de 0,5 à 1 million de voyageurs annuels, met à disposition des autocaristes un simple arrêt sur la chaussée.

Équipements disponibles dans les 10 gares routières les plus fréquentées de France (gares classées par niveau de fréquentation)

	Personnel sur site	Information dynamique	Billetterie	Salle d'attente	Sanitaires	Distributeur de boissons	Restauration	Accès wifi	Salle de repos conducteurs
Bercy Seine	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Lyon Perrache	✓	✗	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✗
Grenoble	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✗	✓
Toulouse	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓
Lille Europe	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Marseille Saint Charles	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Bordeaux Paludate	✗	✓	✗	✗	✓	✗	✓	✗	✗
La Défense	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✗	✗	✗
Nantes	✗	✗	✗	✗	✓	✗	✗	✓	✗
Montpellier Sabines	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗	✗	✗

L'évaluation de la qualité de service ne se limite pas à ces seuls équipements physiques – une gare doit plus généralement offrir des conditions d'accueil satisfaisantes. Par exemple, la gare de Bercy dispose bien des équipements les plus nécessaires. Toutefois, une étude de l'Apur a révélé le mécontentement des usagers de cette gare, dû au défaut de propreté, à la faiblesse de l'éclairage ou

au manque de places assises (*Accueil des autocars librement organisés*, Apur, 2023). L'ART souligne également la nécessité d'adapter le dimensionnement des équipements à la fréquentation, de garantir leur entretien et leur propreté, et d'assurer une bonne sécurisation des lieux, qui sont souvent ouverts 24h sur 24h.



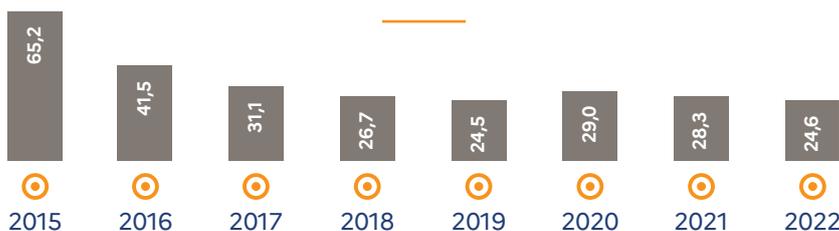
EN CONTRIBUANT AU DÉVELOPPEMENT DU SECTEUR AUTOCAR, L'ART FAVORISE UN MODE DE TRANSPORT FAVORABLE À LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE

L'ART suit annuellement l'évolution des émissions de CO₂ du secteur. Après dix ans d'ouverture à la concurrence, le bilan qui peut être dressé concernant l'impact environnemental du transport par autocar longue distance est favorable.

Le suivi de l'ART montre qu'un voyage en autocar émet la même quantité de CO₂ qu'un voyage en TER en moyenne. Ainsi, les émissions de CO₂ globales rapportées à la fréquentation aboutissent à un facteur d'émission de 23,9 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 amélioré, les émissions par passager ont diminué de 63 % entre 2015 et 2023. L'autocar interurbain offre par ailleurs un bilan environnemental bien plus favorable que la voiture individuelle, avec 111 gCO₂/voyageur.km, et le covoiturage, avec 68 gCO₂/voyageur.km.

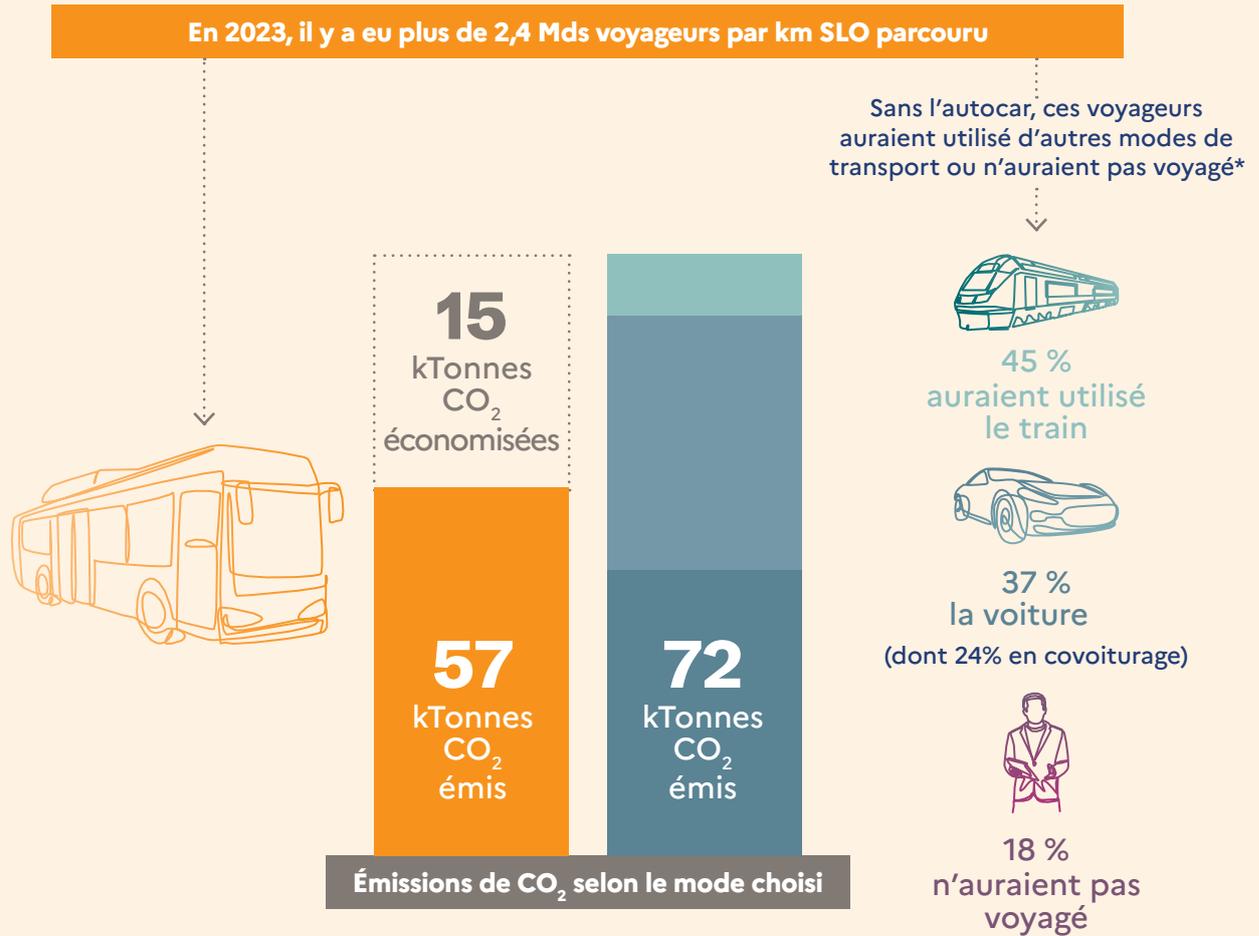
Les émissions par passager (en gCO₂/voyageur.km) ont fortement décliné depuis 2015



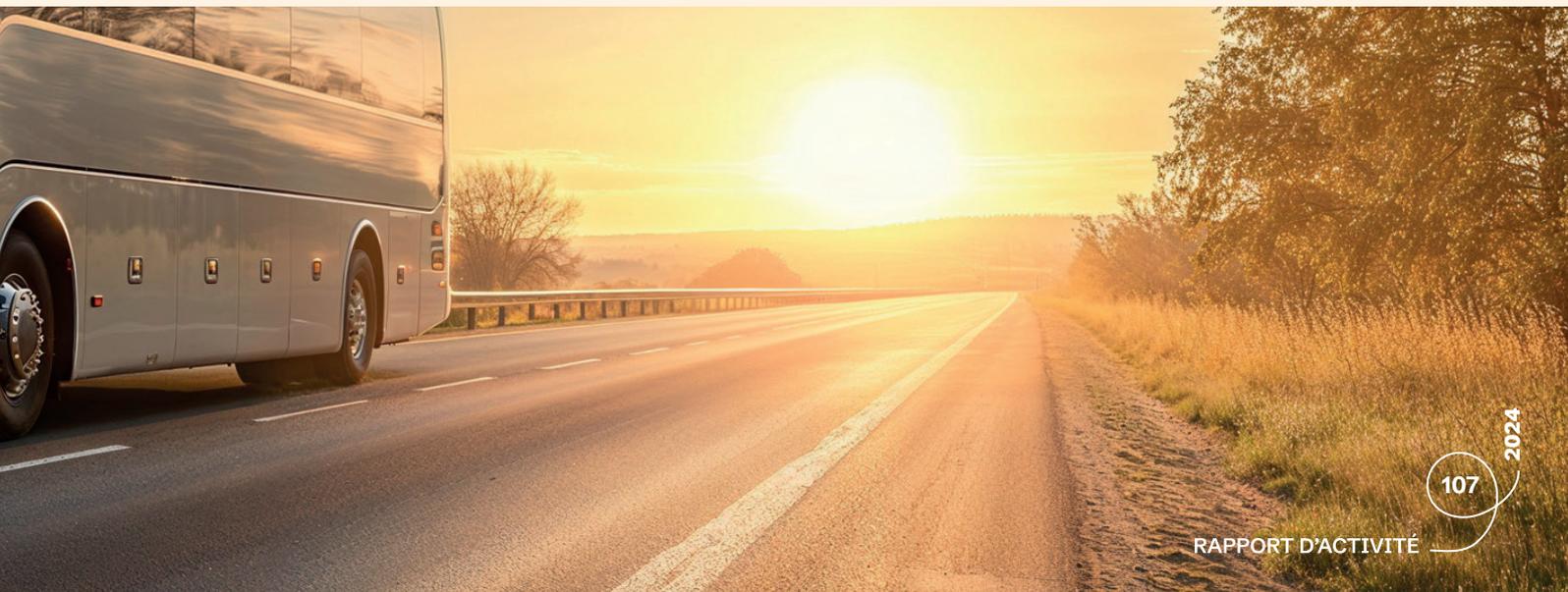
Globalement, la libéralisation a donc participé à la réduction des émissions de CO₂. Une analyse menée par l'ART a ainsi conclu qu'en offrant à de nombreux usagers la possibilité d'éviter un

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.

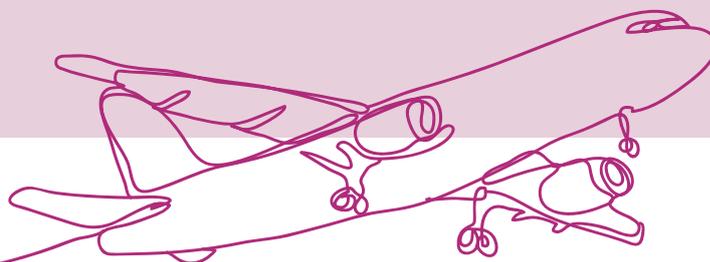
Les autocars librement organisés permettent à de nombreux usagers de se passer de la voiture, si bien que, globalement, ils permettent une économie de 15 kt de CO₂ par an.



*source ART, «Les pratiques de mobilité des voyageurs sur les lignes régulières d'autocar librement organisées» / Enquête de terrain menée en 2017



RÉGULER LES GRANDS AÉROPORTS FRANÇAIS





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



**Autorité
DE RÉGULATION
DES TRANSPORTS**



- 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.



Direction générale
de l'aviation civile

LES MISSIONS DE L'ART EN MATIÈRE AÉROPORTUAIRE

1

Homologations tarifaires annuelles

2019

Pouvoir d'homologation annuelle des tarifs des redevances

(Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019)

Pouvoir de **fixation des tarifs** si la dernière homologation date de plus de 24 mois

(Décret n° 2019-1016 du 3 octobre 2019)

2022

Allongement des délais d'instruction de 1 à 2 mois*

(Décret n° 2022-1106 du 1^{er} août 2022)

* Un mois pour l'aéroport de Bâle-Mulhouse

2

Contrats de régulation économique (CRE)

2019

Avis conforme sur les projets de CRE

(Ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019)

2024

Avis motivé sur les avant-projets de CRE

(Loi DDADUE n° 2024-364 du 22 avril 2024)

2025

Avis motivé sur le cahier des charges de la concession d'un aéroport d'État

(Loi DDADUE n° 2025-391 du 30 avril 2025)

Avis conforme sur la poursuite de l'exécution du CRE au-delà de cinq ans

(Loi DDADUE n° 2025-391 du 30 avril 2025)

Régulation tarifaire des redevances

3

Pouvoir d'encadrement

2021

Pouvoir de détermination des principes auxquels obéissent **les règles d'allocation comptable**

(actifs, produits, charges) des activités régulées et non régulées

(Loi DDADUE n° 2021-1308 du 8 octobre 2021)

2022

Détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges

(Décision n° 2022-024 du 31 mars 2022)

4

Lignes Directrices

L'ART publie des **lignes directrices** visant à éclairer l'interprétation des textes

2022

Interprétation et portée qui seront données aux principes édictés dans la décision n°2022-024

(Décision n° 2022-025 du 31 mars 2022)

2023

Éléments nécessaires à l'instruction des demandes d'homologation annuelle des tarifs

(Décision n°2023-012 du 9 février 2023)

Appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital (CMPC)

(Décision n° 2023-052 du 9 novembre 2023)

5

Avis sur les projets de textes réglementaires

L'ART peut être consultée sur des projets de textes réglementaires

2025

L'ART rend un **avis simple** sur les projets de textes réglementaires relatifs aux redevances aéroportuaires

(Loi DDADUE n° 2025-391 du 30 avril 2025)

Participation à l'élaboration du cadre de régulation

6

L'ART publie des rapports et études thématiques afin d'apporter un éclairage sur le secteur

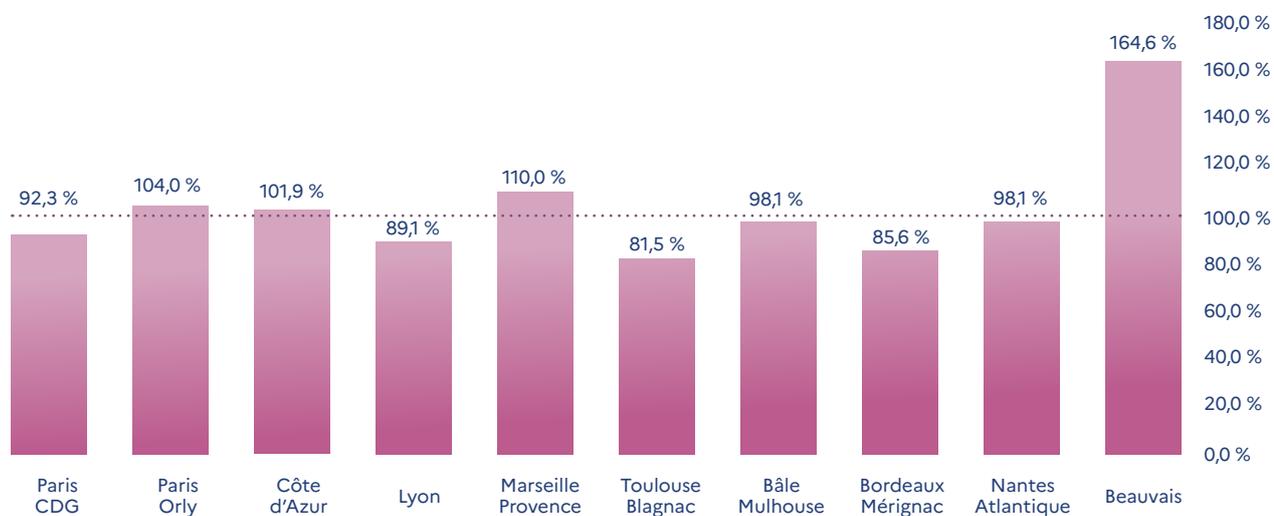
2021

Mission de suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART

(Loi DDADUE n° 2021-1308 du 8 octobre 2021)

Expertise sectorielle

L'évolution du trafic passager aérien en 2024 par rapport à 2019*



Chiffres clés 2024



9
**exploitants
d'aéroports
régulés**



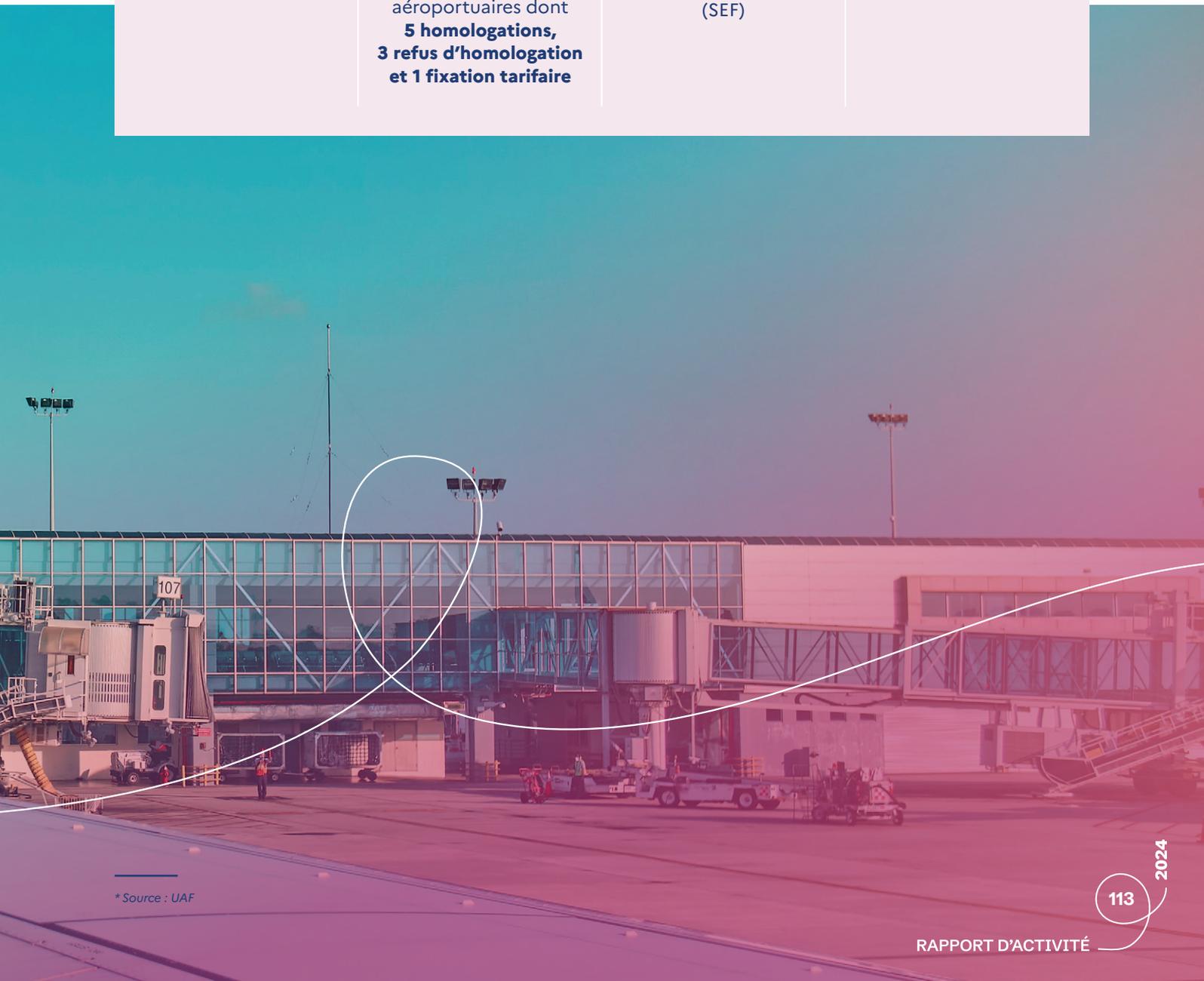
9
**décisions
adoptées par l'ART**
en réponse à des
demandes d'homologation
des tarifs des redevances
aéroportuaires dont
**5 homologations,
3 refus d'homologation
et 1 fixation tarifaire**



1
**rapport
de suivi
économique
et financier
des aéroports
(SEF)**



1
**consultation
des parties-
prenantes**





En 2024, l'ART a œuvré avec engagement et vigilance à l'équilibre entre la juste rémunération des capitaux investis et la protection des usagers contre des hausses tarifaires excessives. Elle a fixé pour la première fois les tarifs d'un aéroport français après avoir refusé des propositions non conformes, et homologué les tarifs d'autres aéroports majeurs. L'ART a également vu ses compétences élargies dans le cadre de la réforme du système de régulation, notamment par son implication accrue dans l'élaboration des contrats de régulation économique (CRE). Par ailleurs, elle a poursuivi ses travaux d'expertise économique, en publiant son rapport de suivi du secteur et en participant activement aux réflexions européennes sur l'évolution du cadre réglementaire.



MAÎTRISER LES TARIFS DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES DANS UN CONTEXTE DE CROISSANCE DU TRAFIC AÉRIEN

Dans un contexte de reprise dynamique du trafic aérien, l'ART poursuit son action pour garantir un équilibre juste et transparent dans la fixation des tarifs des redevances aéroportuaires. À travers ses décisions en matière d'homologation et de fixation tarifaire, l'ART veille à prévenir toute sur-rémunération des capitaux investis et à protéger les intérêts des compagnies aériennes et des passagers. L'année 2024 a été marquée par des interventions inédites, notamment la fixation de tarifs de la société Aéroports de Lyon (ADL).



**LYON
AÉROPORT**

L'ART a fixé les tarifs de la société Aéroports de Lyon après s'être opposée à leur homologation au titre du non-respect du critère de juste rémunération des capitaux investis.

Au cours de l'année 2024, l'ART a refusé par deux fois d'homologuer les propositions tarifaires applicables sur les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et de Lyon-Bron¹. Conformément aux compétences qui lui ont été confiées par le législateur, l'ART a décidé de fixer les tarifs des redevances pour un an, à compter du 1^{er} septembre 2024².

Alors que ses tarifs avaient été homologués pour la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2022, la société Aéroports de Lyon (ADL) avait choisi, comme le droit l'y autorise, de ne pas soumettre de nouvelle proposition tarifaire pour

la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2023. Cette « année blanche », appelée aussi « année Joker » dans le secteur, lui a permis de bénéficier d'une rémunération très élevée de ses capitaux engagés bien au-delà d'une juste rémunération. Alors qu'elle aurait dû saisir l'ART d'une nouvelle proposition tarifaire, au plus tard le 31 août 2023, la société ADL a convoqué, à la fin du mois de décembre 2023, une commission consultative économique (CoCoÉco) pour proposer un gel des tarifs, pour un an, à compter du 1^{er} mai 2024. L'ART a refusé d'homologuer cette proposition tarifaire, qui n'était pas conforme au cadre juridique et réglementaire en vigueur.

¹ 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 et 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.

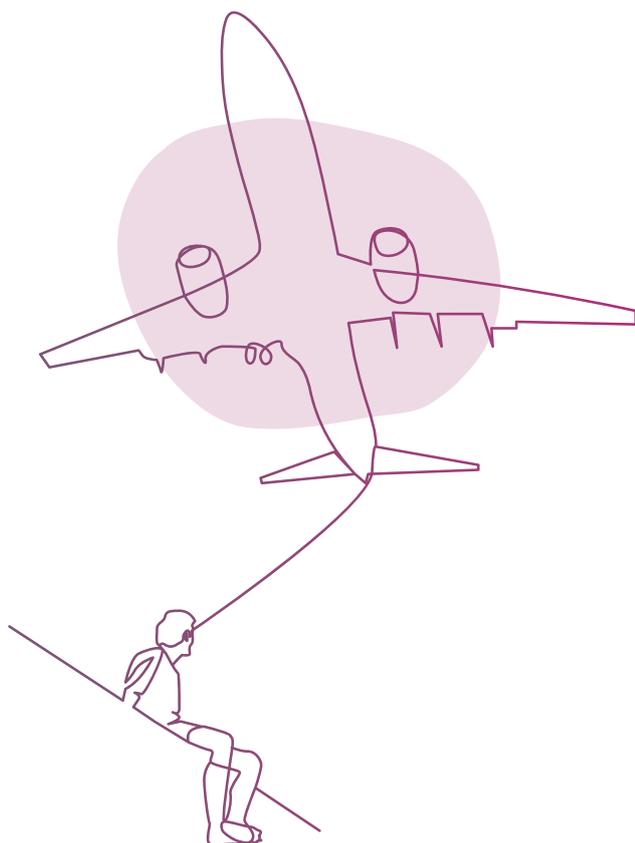
² Décision n° 2024-054 du 11 juillet 2024 relative à la fixation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry à compter du 1^{er} septembre 2024. Cette décision, ainsi que celle n° 2024-023 du 21 mars 2024, font actuellement l'objet d'un recours contentieux de la part de la société ADL.

Après une seconde proposition tarifaire³, qui aurait à nouveau conduit à une rémunération excessive des capitaux engagés, l'ART a été contrainte d'engager une procédure de fixation des tarifs, comme le prévoit la loi. En pratique, cette mise en place de tarifs des redevances aéroportuaires conformes au cadre juridique en vigueur n'a pu intervenir que plus de huit mois après la date à laquelle la situation aurait dû être régularisée, soit au 1^{er} septembre plutôt qu'au 1^{er} janvier 2024.

En fixant les tarifs des redevances applicables sur les aéroports de Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron pour un an à compter du 1^{er} septembre 2024, l'ART a également décidé d'instaurer une redevance temporaire exclusivement dédiée au préfinancement du projet de réaménagement du terminal 2 et de sa jetée. Cette redevance a précisément pour objectif de faciliter le financement de cet investissement en permettant à la société ADL de bénéficier du niveau de trésorerie minimal dont elle indiquait avoir besoin. Cette redevance a été octroyée à la société ADL malgré l'opposition des usagers. Ce faisant, l'ART a cherché à concilier au mieux les besoins d'investissements sur la plateforme et le cadre réglementaire en vigueur.

Les propositions tarifaires de la société ADL méconnaissaient le principe de juste rémunération des capitaux investis.

La vérification par l'ART que les capitaux investis sur le périmètre d'activités régulé bénéficient d'une « juste rémunération », et non d'une rémunération excessive eu égard aux attentes du marché compte tenu des risques spécifiques à l'activité, est effectuée au regard du coût moyen pondéré du capital (CMPC) calculé sur ce périmètre. Elle permet au régulateur de vérifier l'absence de sur-rémunération des capitaux engagés sur le périmètre régulé, c'est-à-dire l'absence de rente de monopole. L'ART a, pour la fixation des tarifs, également dû réviser les hypothèses prévisionnelles de la société ADL, sur les points suivants :



- ◆ le niveau de CMPC retenu par la société ADL était manifestement surévalué par rapport à l'ensemble des méthodes d'appréciation que l'ART a pu rendre publiques depuis 2020 ;
- ◆ le niveau de rentabilité prévisionnelle (ROCE⁴) estimé par la société ADL était sous-estimé, alors même que celui-ci excédait d'ores et déjà le niveau de CMPC retenu par l'exploitant aux bornes du périmètre régulé :
 - les prévisions de croissance du trafic retenues par la société ADL faisaient état d'une baisse de trafic entre 2023 et 2024 et paraissaient manifestement pessimistes (cette interprétation de l'ART a été confirmée par le trafic constaté pour l'année civile 2024 : voir l'encart ci- après) ;
- s'agissant des prévisions d'investissements de l'exploitant, l'ART a constaté une tendance récurrente à la sous-réalisation des investissements initialement prévus par l'exploitant. Or, faute de mécanisme correctif dans le cadre de l'homologation annuelle des tarifs, l'absence de réalisation des investissements par l'exploitant aboutit à ce qu'il perçoive des redevances sur des investissements non réalisés, alors même que cette sous-réalisation est de son ressort ;
- les charges prévisionnelles de l'exploitant intégraient, pour 2024, la taxe sur les infrastructures de transport de longue distance (TEITLD) alors que la société ADL n'y était pas soumise.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Sur quelle base l'ART peut-elle fixer les tarifs des redevances ?

L'ART peut intervenir sur la base du III de l'article L.6327-2 du code des transports pour fixer les tarifs des redevances pour services rendus « si la dernière homologation date de plus de vingt-quatre mois ».

Cette situation peut notamment se présenter dans le cas où le gestionnaire d'aéroport a utilisé une « année blanche » pour maintenir, une année supplémentaire, les tarifs homologués par l'ART sur la période tarifaire précédente et n'a pas présenté de nouvelle proposition tarifaire, ou si ses propositions tarifaires ont été refusées par l'ART au-delà de cette période de 24 mois. En tout état de cause, ce n'est qu'à l'issue de cette période de vingt-quatre mois suivant la dernière homologation que l'ART peut s'autosaisir pour fixer les tarifs. Cela constitue une solution de dernier recours pour faire respecter le cadre réglementaire applicable.

⁴ Le ROCE (« Return on Capital Employed »), ou rentabilité des capitaux employés, est un ratio financier essentiel pour évaluer l'efficacité avec laquelle une entreprise utilise ses capitaux pour générer des profits.

FOCUS

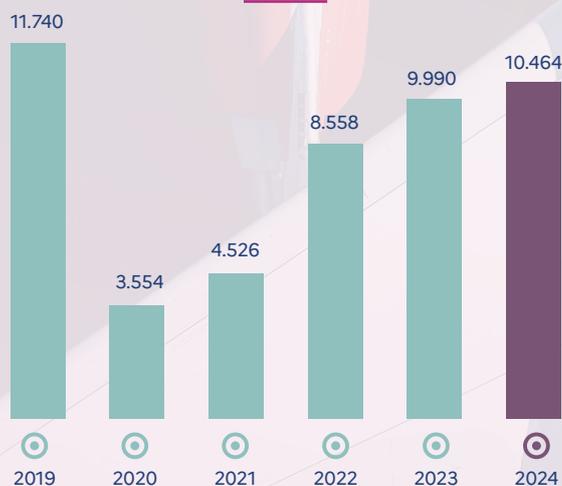
Les données de trafic observées en 2024 confirment les hypothèses retenues par l'ART sur les prévisions de trafic.

L'ART a été amenée à réviser un certain nombre d'hypothèses structurantes de la proposition tarifaire de la société ADL, notamment les prévisions de trafic. Dans sa décision établissant les tarifs à partir du 1^{er} septembre 2024, l'ART a ajusté les prévisions pour l'année 2024 en considérant que les estimations de la société ADL étaient trop conservatrices. Le trafic réalisé constaté pour l'année civile 2024 s'est finalement avéré être très au-delà des prévisions de la société ADL puisqu'il s'est établi à 10,46 millions de passagers⁵.

L'exploitant justifiait notamment cette approche pessimiste par les difficultés économiques de certaines compagnies aériennes et prenait pour hypothèse une perte partielle du trafic sur la période tarifaire pour ces compagnies. L'ART a constaté que cette position aboutissait à faire porter les risques de défaillance sur les autres compagnies, l'exploitant conservant le bénéfice des écarts si cette hypothèse ne se vérifiait pas. L'ART a relevé que ni les auditions menées, ni les courriers reçus en provenance de certaines compagnies aériennes, en soutien à la proposition tarifaire de la société ADL, ne permettaient de confirmer cette hypothèse.

L'ART a retenu une évolution notablement plus optimiste que celle établie par la société ADL en fondant son estimation de la croissance du trafic au regard de la structure du trafic de passagers de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry, de l'acquis de croissance réel sur les premiers mois de l'année 2024 et de l'augmentation prévue du nombre d'avions basés sur l'aérodrome. Cette estimation prend en compte également le trafic programmé et publié (OAG) par les usagers à maille globale de l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et par faisceau de trafic, et des scénarios de trafic et prévisions établies, aux horizons 2024 et 2025, et à différentes mailles géographiques, par plusieurs organismes internationaux (ACI, Eurocontrol et IATA). Interrogés sur les prévisions de trafic lors de la consultation, les usagers ont indiqué que les prévisions retenues par l'ART étaient plus cohérentes et en ligne avec leurs propres estimations.

Aéroport de Lyon-Saint-Exupéry Trafic Passagers en millions de passagers*



EuroAirport®

BASEL MULHOUSE FREIBURG

L'ART a homologué les propositions tarifaires de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse après avoir refusé cette homologation en 2023 au titre du non-respect du critère de juste rémunération des capitaux investis.

L'ART a homologué les propositions tarifaires de l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse (EAP) pour la période du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025⁶, après avoir initialement refusé cette homologation en 2023.

En 2023, l'ART avait rejeté la proposition d'EAP au motif qu'elle ne respectait pas le critère de juste rémunération des capitaux investis⁷. En 2024, EAP a proposé une baisse tarifaire différenciée en euros des redevances aéroportuaires, dont une baisse notable de 8 % de la redevance par passager et de la redevance bagage, un gel des tarifs des autres redevances ainsi

qu'une hausse de 4,4 % de la redevance de passage.

L'ART a approuvé cette nouvelle proposition en concluant qu'elle n'était pas susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé. L'ART a relevé que la valeur cible de coût moyen pondéré du capital (CMPC) à 5,0 % a été calculée conformément aux lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de CMPC⁸ et que le retour sur les capitaux investis (ROCE) du périmètre régulé estimé par l'exploitant à 5,0 % pour la période tarifaire convergeait avec le niveau de CMPC.



⁶ Décision n° 2024-081 du 24 octobre 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2025.

⁷ 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.

⁸ 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.



AÉROPORT
NICE CÔTE D'AZUR

L'ART homologue les tarifs 2024-2025 des Aéroports de la Côte d'Azur.

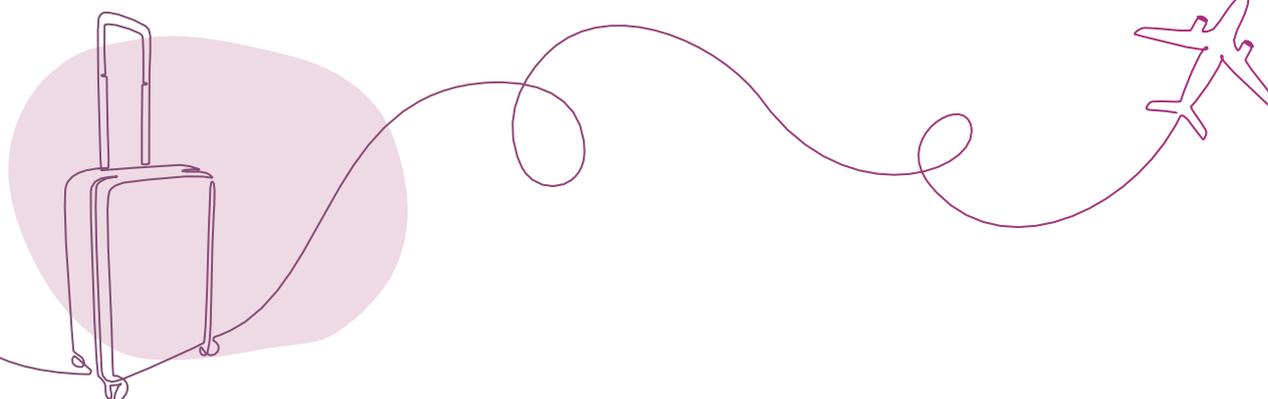
L'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et de Cannes-Mandelieu pour la période du 1^{er} novembre 2024 au 31 octobre 2025⁹. Même si l'ART a estimé un coût moyen pondéré du capital (CMPC) inférieur à celui présenté par la société ACA, le faible retour sur les capitaux investis l'a conduit à considérer que la rémunération des capitaux n'était pas excessive et elle a donc procédé à l'homologation des tarifs.

La société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA) avait proposé une hausse moyenne des redevances de +7,2 % par rapport aux tarifs en vigueur. Cette augmentation incluait des ajustements spécifiques, notamment pour la redevance "50 hertz" liée à l'électrification des postes de stationnement, visant à réduire les émissions polluantes et de gaz à effet de serre.

L'ART a considéré que le niveau de CMPC retenu par l'exploitant était trop élevé. La société ACA avait estimé le CMPC après impôt à 7,59 % pour la période tarifaire tandis que l'ART a estimé une fourchette du CMPC du périmètre régulé se situant entre 3,9 % et 5,8 % après impôt. L'ART a ensuite affiné cette estimation par une analyse qualitative des risques, concluant que le CMPC

devrait se situer dans la partie inférieure de la fourchette, avec une valeur cible de 4,2 % après impôt. Concernant le retour sur les capitaux investis (ROCE), la société ACA l'avait estimé à +1,8 % pour la période tarifaire 2025.

Malgré la divergence sur l'estimation du CMPC, l'ART a réalisé plusieurs analyses de sensibilité (notamment aux niveaux de trafic, d'investissements et à la prise en compte de la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance - TEITLD). Elle en a conclu que, dans toutes les hypothèses envisagées, le ROCE prévisionnel du périmètre régulé restait inférieur au niveau de CMPC cible calculé par l'ART. En conséquence, l'ART a considéré que la proposition tarifaire soumise par la société ACA n'était pas susceptible de conduire à une rémunération excessive des capitaux investis sur le périmètre régulé pour la période tarifaire 2025 et remplissait donc la condition de juste rémunération des capitaux investis visée à l'article L. 6327-2 du code des transports. L'ART a homologué les tarifs proposés pour la période tarifaire 2025, estimant qu'ils respectaient les principes réglementaires et répondaient aux objectifs économiques et environnementaux.



FOCUS

L'ART a refusé la révision des tarifs 2023-2024 de la société ACA en cours de période tarifaire.

Postérieurement à la décision de 2023 de l'ART relative à l'homologation des tarifs des redevances de la société ACA pour la période tarifaire 2023-2024¹⁰, la loi n° 2023-1322 du 29 décembre 2023 a institué la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), codifiée aux articles L. 425-1 et suivants du code des impositions sur les biens et services. En 2024, l'ART a refusé d'homologuer une nouvelle proposition de la société ACA¹¹ qui s'analysait comme une demande de révision, en cours de période tarifaire, des tarifs déjà homologués en 2023.

La société ACA avait souhaité réunir de façon extraordinaire la CoCoÉco des Aéroports de la Côte d'Azur le 14 février 2024, afin de présenter une proposition tarifaire exceptionnelle intégrant les charges liées à la nouvelle taxe qui serait applicable dès le 1^{er} juillet 2024. Cette proposition présentait une hausse des tarifs de +2,2 % en moyenne à partir du 1^{er} juillet 2024, par rapport aux tarifs en vigueur (hors tarifs des redevances d'aide au démarrage « Aire Kilo », bornes libre-service (BLS), système de réconciliation et traçabilité des bagages (SRTB), et dépose bagage automatique (DBA), lesquels restaient gelés).

Néanmoins, l'ART a relevé que les tarifs des redevances doivent, en application du code des transports, être fixés sur une base annuelle, en l'absence de contrat de régulation économique (CRE). Au surplus, l'ART a relativisé l'impact, pour la société ACA d'une absence d'augmentation tarifaire au 1^{er} juillet 2024 (baisse du ROCE du périmètre régulé, pour l'année civile 2024, d'environ 20 points de base, toutes choses égales par ailleurs.

¹⁰ 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.

¹¹ Décision n° 2024-026 du 4 avril 2024 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} juillet 2024.

L'ART homologue les tarifs 2024-2025 de la société Aéroports de Paris mais l'encourage à améliorer la qualité de ses travaux de mise en conformité des règles d'allocation comptable.

En 2024, l'ART a homologué les tarifs des redevances aéroportuaires de la société Aéroports de Paris (ADP) applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget, pour la période tarifaire du 1^{er} avril 2025 au 31 mars 2026¹².

Cette homologation se traduit, pour les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly, par une hausse des tarifs des redevances de +4,5 % en moyenne. Cette hausse incluait une augmentation de 25 % de la redevance pour personnes handicapées ou à mobilité réduite (PHMR) dans les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et de Paris-Orly.

L'ART a constaté que le niveau de CMPC retenu par l'exploitant était trop élevé au regard du résultat découlant de l'application des lignes directrices adoptées par l'ART. La société ADP avait estimé son CMPC après impôts à 6,3 %, à partir d'une méthodologie faisant apparaître des divergences par rapport aux lignes directrices. La correction de ces divergences conduisait à baisser d'environ 160 points de base le CMPC retenu par ADP. Cependant, le ROCE prévisionnel de + 4,5 % pour 2025-2026 convergeait avec la valeur cible du CMPC déterminée par l'ART, comprise entre 4,1 % et 5,6 %. Dans ces conditions, l'ART a conclu que la proposition tarifaire de la société ADP ne conduirait pas à une rémunération excessive des capitaux investis et satisfaisait donc la condition de juste rémunération.

Concernant la redevance PHMR, l'ART a homologué cette proposition en notant que ces changements tarifaires intervenaient dans un contexte d'augmentations significatives des coûts d'exploitation et des dépenses d'investissement. L'ART a ainsi formulé plusieurs observations visant à améliorer la qualité du service pour l'assistance PHMR.

S'agissant des règles d'allocation comptable, l'ART a souligné qu'en l'absence d'une révision en profondeur de la méthodologie et de la réalisation des travaux nécessaires dans les délais, elle pourrait ne pas être en mesure de s'assurer de la conformité des règles d'allocation et pourrait en conséquence refuser l'homologation de la proposition tarifaire d'ADP à l'issue de la période transitoire, fin 2025. Elle a également constaté, tant sur le fond que sur la forme, les limites relatives aux travaux entrepris par ADP en matière d'allocation comptable afin de répondre, à terme, aux exigences de l'ART. Elle a indiqué que le dialogue avec les usagers devait être rétabli.

Enfin, rappelant sa position selon laquelle le contrat de régulation économique (CRE) constitue l'outil à privilégier pour favoriser un cadre de régulation incitatif à la performance, l'ART a recommandé à la société ADP de se rapprocher à brève échéance des services de l'État afin d'entamer des travaux tenant à l'élaboration d'un CRE.

¹² Décision n° 2024-087 du 12 décembre 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 2025.



Le Conseil d'État valide l'analyse de l'ART relative aux tarifs des redevances aéroportuaires proposés par la société Aéroports de Paris à compter du 1^{er} avril 2024.

Dans une décision du 30 janvier 2025¹³, le Conseil d'État a rejeté les recours formés par l'association du transport aérien international (IATA), le syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA), la société Board of Airline Representatives France (BAR FRANCE) et l'association Air Transport Association of America (ATAA) à l'encontre de la décision de l'ART du 18 janvier 2024 relative à la demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, de Paris-Orly et de Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2024¹⁴.

Les requérantes contestaient la décision de l'ART, lui reprochant d'avoir approuvé la manière dont la société ADP avait réparti la charge liée à la taxe sur l'exploitation des infrastructures de transport de longue distance (TEITLD), introduite par la loi de finances pour 2024. Cette charge avait été répartie entre les activités régulées et non régulées en fonction de leur chiffre d'affaires respectif, sans tenir compte de leur rentabilité. Or, selon les requérantes, le périmètre non régulé contribue davantage au franchissement du seuil de rentabilité de 10 %, qui déclenche l'application de cette taxe. Elles estimaient donc que cette méthode de répartition était injustifiée. Toutefois, le Conseil d'État a jugé que l'ART n'avait commis aucune illégalité en validant cette approche.

¹² Décision n° 493373.

¹⁴ 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.

RENFORCER SON RÔLE DE TIERS DE CONFIANCE DANS L'ÉVOLUTION DU CADRE DE RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

L'ART VOIT SES MISSIONS RENFORCÉES DANS LE NOUVEAU CADRE DE RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

La réforme du cadre de régulation des principaux aéroports régionaux français a été marquée par l'adoption en 2024 de ses deux premiers volets : la loi dite « DDADUE » du 22 avril 2024¹⁵ et un arrêté du 23 mai 2024¹⁶. Un troisième volet est constitué de deux décrets publiés le 25 avril 2025. Dans le cadre de cette réforme, l'intervention de l'ART dans le processus d'élaboration des Contrats de régulation économique (CRE) a été renforcée, avec un élargissement de l'avis consultatif sur l'avant-projet de CRE.

Par un arrêté du 23 mai 2024, le système de caisse des principaux aéroports régionaux¹⁷ a été aménagé afin de leur permettre de conserver une partie des profits extra-aéronautiques dans le cas où un CRE serait signé entre l'État et l'exploitant d'aéroport.

L'article 24 de la loi « DDADUE » du 22 avril 2024 élargit le champ des thèmes sur lesquels l'ART rend un avis consultatif dans le cadre de l'élaboration d'un CRE, en anticipation de la suppression de la commission consultative aéroportuaire (CoCoAéro). Son avis « de cadrage », initialement réduit à l'appréciation du coût du capital, a ainsi été étendu à l'équilibre économique et financier

du contrat. Cela permettra aux parties de mieux anticiper les attentes de l'ART en amont de l'avis conforme qu'elle doit rendre à l'issue des négociations entre l'État et l'exploitant concerné.

Deux décrets ont été publiés le 25 avril 2025. Le premier simplifie la procédure d'élaboration des contrats de régulation économique (CRE), en application de la loi "DDADUE" du 22 avril 2024. Le second modifie la composition des CoCoÉco, notamment en retirant les membres délibérants représentant les exploitants aéroportuaires afin d'accorder plus de place aux représentants des usagers et des organisations professionnelles.

¹⁵ Loi n° 2024-364 du 22 avril 2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'économie, de finances, de transition écologique, de droit pénal, de droit social et en matière agricole.

¹⁶ Arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes. Il abroge l'arrêté du 16 septembre 2005.

¹⁷ Sont concernés les aéroports de Bâle-Mulhouse, Bordeaux-Mérignac, Lyon, Marseille-Provence et Toulouse-Blagnac.

L'ARRÊTÉ DU 23 MAI 2024 CRÉE UN CADRE INCITATIF À L'ADOPTION DES CRE

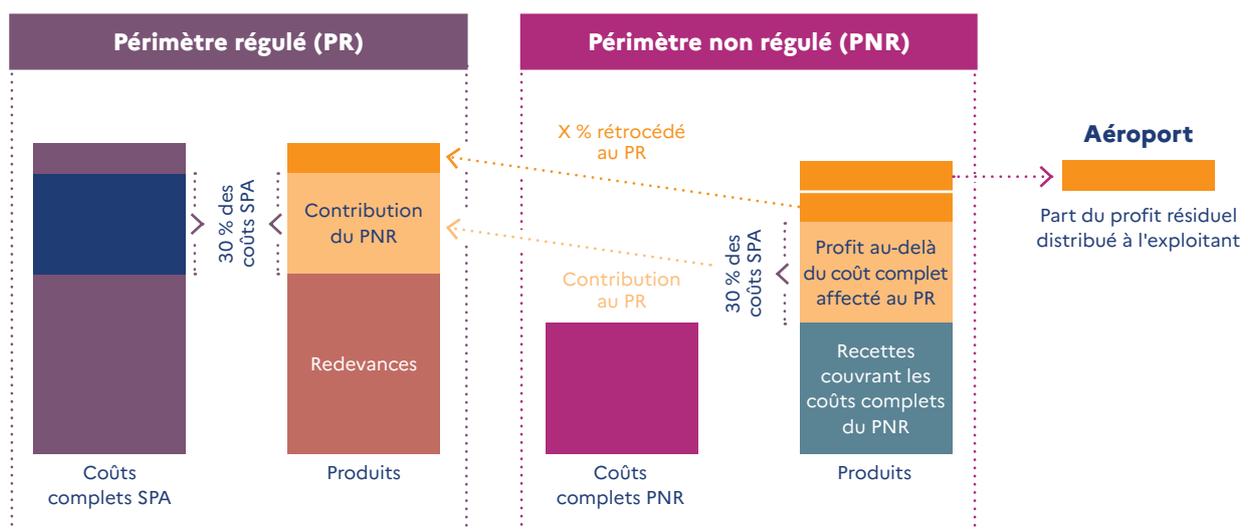
L'arrêté adopté le 23 mai 2024 par le ministre chargé des Transports instaure un système de caisse aménagée pour les principaux aéroports régionaux relevant de la compétence de l'ART, à savoir les sociétés Aéroport de Bordeaux-Mérignac (ADBM), Aéroports de Lyon (ADL), Aéroport de Toulouse-Blagnac (ATB) et Aéroport de Marseille-Provence (AMP).

Son principe consiste à appliquer une contribution partielle des profits du périmètre non régulé contributif vers le périmètre régulé, désormais limité aux seuls services publics aéroportuaires (SPA). Cependant, cette contribution sera opérante uniquement si un CRE est conclu entre l'exploitant et l'État. Les modalités de contribution des profits du périmètre non régulé contributif vers le périmètre régulé évoluent en fonction de la conclusion ou non d'un CRE avec l'État. À défaut, l'exploitant restera à un système équivalent à une caisse unique.

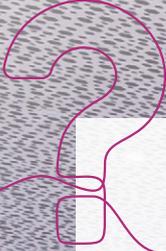
Ce principe, conforme aux préconisations de l'ART, vise à rendre incitatif l'adoption d'un CRE.

Plus précisément, l'arrêté fixe un premier plafond à hauteur de 30 % des coûts des SPA où l'ensemble des profits (après rémunération du capital) du périmètre non régulé contributif viennent financer le périmètre régulé. Lorsque ce niveau est atteint, une contribution additionnelle porte sur 50 % des profits résiduels, permettant ainsi à l'exploitant de conserver une partie de ces profits, afin de l'inciter à développer des activités commerciales.

Modèle-type de caisse aménagée avec contribution du périmètre non régulé au périmètre régulé



Note : Selon le II de l'article 11 de l'arrêté du 23 mai 2024, le reversement du périmètre non régulé contributif au périmètre régulé est égal à la somme (i) d'une première contribution correspondant au maximum à 30 % des coûts des SPA et (ii) d'une seconde contribution équivalente à 50 % du profit résiduel après déduction de la première contribution. La partie en jaune correspond ainsi au premier niveau de contribution au périmètre régulé à hauteur de 30 % des coûts du SPA. La partie en orange concerne un partage 50/50 du profit résiduel entre une contribution additionnelle au périmètre régulé et un profit conservé par l'exploitant pour l'inciter à développer des activités commerciales. La signature d'un CRE permet l'évolution vers un système de caisse hybride prévoyant une contribution du périmètre non régulé contributif au périmètre régulé.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Qu'est-ce qu'une caisse « aménagée » ?

Le système de caisse « aménagée » se situe entre deux systèmes de caisse : la caisse unique et la double caisse.

Dans un système de caisse unique, les activités de l'aéroport, qu'elles soient de nature aéroportuaire ou commerciale, sont intégrées dans le périmètre régulé. Dans ce cadre, les redevances aéroportuaires tiennent compte des résultats des activités commerciales, dont les bénéfices peuvent ainsi venir réduire les redevances acquittées par les usagers pour assurer la couverture des charges des services publics aéroportuaires.

Le système de double caisse définit deux caisses strictement distinctes. La caisse régulée est alimentée exclusivement par les activités aéronautiques et constitue le périmètre régulé. Dans ce second cadre, les charges associées aux services publics aéroportuaires sont entièrement financées par les redevances aéroportuaires.



Un système de caisse « aménagée » occupe une position intermédiaire et peut prendre des formes variées.

- La première consiste à intégrer des activités commerciales dans le périmètre régulé. C'est celle que l'on retrouve en France : les aéroports de Paris (ADP) et de la Côte d'Azur (ACA) sont exploités selon un régime de caisse pour lequel une partie des activités non aéronautiques est incluse dans le périmètre régulé (essentiellement les parcs de stationnement).
- La seconde prévoit le transfert d'une partie des profits du périmètre non régulé (défini, par exemple, en pourcentage ou en valeur absolue) au périmètre régulé. C'est ce système qui est prévu par le nouvel arrêté du 23 mai 2024.

Les trois systèmes de caisse



L'ART A AMORCÉ LES TRAVAUX DE CONCERTATION AVEC LES DIFFÉRENTES PARTIES PRENANTES, EN VUE D'ÉTABLIR UNE DOCTRINE SUR LES CONTRATS DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE

L'ART a partagé, en 2024, ses premières réflexions avec les parties prenantes sur l'approche qu'elle retiendra dans ses futurs avis sur les CRE. Cette démarche vise à aider à l'élaboration des contrats et à consulter le secteur avant que l'ART rende ses premiers avis sur les CRE. Cet outil se distingue de l'homologation annuelle des redevances aéroportuaires par sa visibilité puisqu'il permet de contractualiser une formule d'évolution tarifaire sur une période pouvant durer jusqu'à 5 ans²¹. Il doit par ailleurs inclure

des mécanismes d'ajustement et des objectifs de qualité de service, assortis de mécanismes d'incitation financière. Dans les CRE, comme dans les homologations annuelles, la fixation des redevances suit une logique de plafond tarifaire (« price cap »). Les redevances sont fixées à partir des paramètres prévisionnels sur la période considérée. Il s'agit d'une approche courante dans la régulation des infrastructures. Les spécificités du CRE permettent de viser trois principaux objectifs :

La réforme engagée fin 2023 par le ministre chargé des Transports vise à favoriser la signature de CRE afin d'en faire la pierre angulaire de la régulation

Propriétés utiles du CRE en matière de régulation

Pluriannualité

Obligation de contractualiser des niveaux de service

Obligation de prévoir des ajustements tarifaires



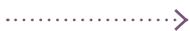
Objectifs de régulation

Modulation du risque transféré à l'exploitant afin de l'inciter à l'efficacité tout en limitant le risque de capture de rente

Assurance du niveau de qualité de service offert par les gestionnaires d'aéroports en accord avec le concédant et après consultation des usagers

Alignement des incitations de l'exploitant à tenir ses délais et ses coûts d'investissements

Réforme du cadre juridique de régulation des aéroports pour favoriser le recours aux CRE engagée fin 2023



Article 24 de la loi « DDADUE » du 22 avril 2024
Précision de l'appréciation du critère de modération tarifaire et renforcement de l'intervention de l'ART dans l'élaboration des CRE

Arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aéroports
Aménagement du système de caisse des principaux aéroports régionaux si conclusion de CRE

Décret n° 2025-377 et décret n° 2025-378 du 25 avril 2025 visant à refonder les dispositions législatives sur les CRE
Simplification du processus d'élaboration des CRE et renforcement de l'intervention des usagers dans leur conception

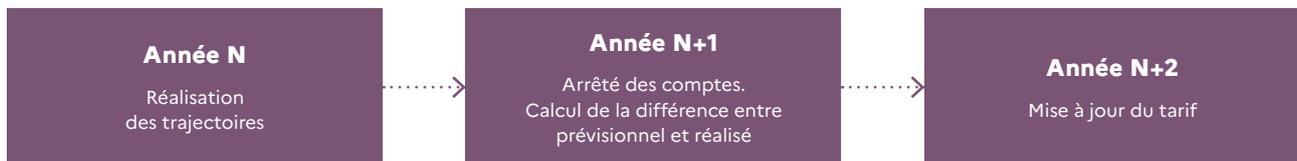
OBJECTIF N°1

Moduler le risque transféré à l'exploitant afin de l'inciter à l'efficacité tout en limitant le risque de bénéfices non justifiés

- Les CRE permettent d'inciter à la performance en échange du transfert de risque : si l'aéroport fait mieux que la trajectoire attendue, il voit son revenu bonifié, s'il fait moins bien, il y perd. Si le tarif couvrait exactement les coûts de l'aéroport, alors l'exploitant d'aéroport ne supporterait aucun risque, mais il n'aurait aucune incitation à améliorer son efficacité. En cas de performance comme en cas de sous-performance, ses coûts seraient couverts.
- Cela implique de bien calibrer la trajectoire prévisionnelle : si une trajectoire conservatrice était retenue (trafic, OPEX, CAPEX, qualité de service), l'exploitant pourrait bénéficier d'un bonus sans réel effort d'efficacité, caractérisant ainsi un risque de capture de rente.

Dans les cas où l'aéroport ne porte pas l'intégralité du risque, **un outil d'ajustement des tarifs ex post est nécessaire.**

La solution la plus classique est d'ajuster à la hausse ou à la baisse le tarif sur les années suivantes.



OBJECTIF N°2

S'assurer que le niveau de qualité de service offert par le gestionnaire d'aéroport est cohérent avec l'équilibre tarifaire général du CRE

L'objectif principal est de s'assurer que la maîtrise des coûts inhérente à l'existence d'un mécanisme de plafond tarifaire ne se fasse pas au détriment de la qualité de service.

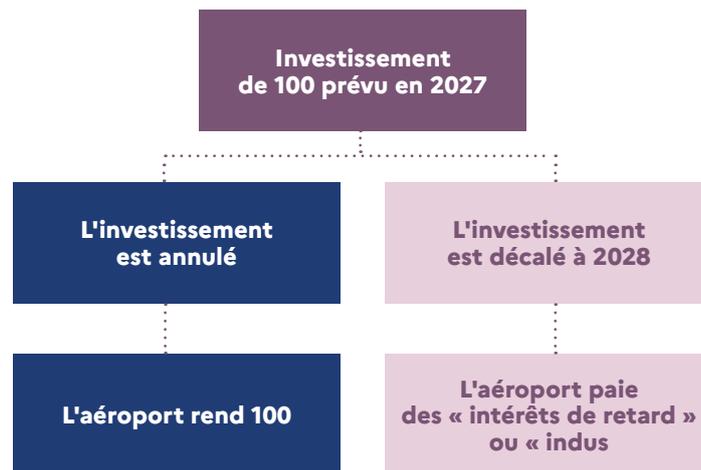
- Il est nécessaire que les CRE contiennent des incitations financières visant à maintenir une bonne qualité de service. Une régulation incitative de la qualité de service doit permettre de s'assurer que l'aéroport effectue le bon arbitrage entre qualité de service et maîtrise des coûts.
- Ces incitations prennent la forme d'un jeu d'indicateurs de qualité de service. Pour chaque indicateur, un objectif cible est fixé. Si l'aéroport dépasse l'objectif-cible ou s'il est en deçà (« seuil malus »), il peut se voir appliquer soit un bonus, soit un malus (pénalité).
- Les indicateurs choisis, leurs « objectifs-cibles » et les niveaux des bonus/malus doivent être cohérents et pertinents avec les objectifs généraux du CRE et établis en concertation avec les usagers : il s'agit d'éviter la sous-qualité, mais aussi la sur-qualité (amélioration de la qualité à un coût disproportionné au service rendu).

OBJECTIF N°3

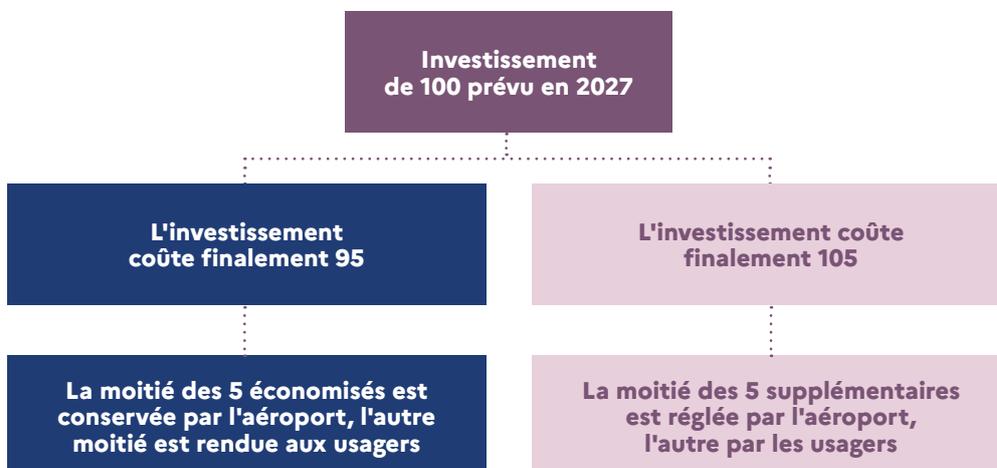
Aligner les incitations du concessionnaire à tenir ses délais et ses coûts d'investissements

Le cadre de régulation doit inciter à la réalisation effective et dans les délais prévus des investissements. Une régulation de ce type vise à s'assurer que l'exploitant ne bénéficie pas indûment d'un retard ou d'une annulation d'investissement. Elle peut être complétée par un partage du risque lié aux coûts d'investissement, voire par une incitation positive à réaliser les investissements dans les délais et coûts prévus.

- ◆ Le cadre de régulation des investissements doit s'assurer que les aéroports ne bénéficient pas d'un investissement retardé ou annulé. Un investissement réalisé en retard, ou annulé, doit donc donner lieu à une rectification à la baisse du tarif.
- ◆ Il est possible pour un même projet d'avoir à la fois une incitation sur les délais et une incitation sur les coûts, fonctionnant indépendamment.



En complément de l'incitation sur les délais, une incitation sur les coûts est possible.



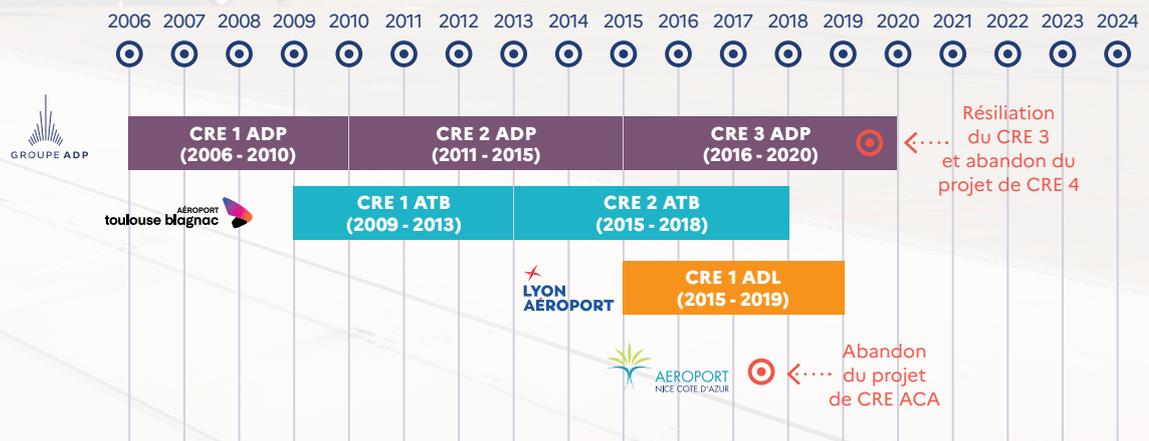
LE SAVIEZ-VOUS ?

Des CRE ont déjà été conclus par le passé.

Certains gestionnaires d'aéroport ont eu recours aux CRE par le passé. En 2016, trois exploitants (Aéroports de Paris, Aéroports de Lyon et Aéroport de Toulouse) disposaient d'un CRE. La société Aéroports de la Côte d'Azur avait lancé un projet qui n'a pas abouti à sa signature.

Depuis 2021, compte-tenu de l'incertitude sur l'évolution des tarifs liée à la crise sanitaire et de la faible visibilité sur le trafic et les investissements en sortie de crise, plus aucun gestionnaire n'en a signé, si bien que l'ART n'a jamais rendu d'avis conforme sur un projet de CRE depuis sa prise de compétence.

La mise en place de la réforme du cadre de régulation aéroportuaire prochaine et d'un système de caisse hybride, diminuant les versements du périmètre non régulé au périmètre régulé en cas d'adoption d'un CRE, devrait générer une incitation bienvenue à opter pour le CRE.





Commission européenne

LA COMMISSION EUROPÉENNE A ENGAGÉ LE BILAN QUALITÉ (« FITNESS CHECK ») DE LA DIRECTIVE 2009/12/CE

La Commission européenne a lancé un « bilan de qualité » (« fitness check ») de la législation relative aux aéroports, comprenant notamment la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires. Une phase de contribution et de consultation des parties prenantes, à laquelle l'ART a pris part, a été ouverte au cours de l'année 2024.

Ce bilan vise à recueillir des informations sur l'efficacité, la pertinence, la cohérence et la valeur ajoutée de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires. Son objectif est de déterminer si cette directive demeure efficace et constitue le moyen le plus approprié pour atteindre plusieurs objectifs. Il s'agit notamment d'assurer une utilisation et une tarification efficaces des capacités aéroportuaires, afin de garantir une connectivité en adéquation avec les préférences

et les besoins des usagers. La réglementation européenne vise également à favoriser une concurrence équitable entre les aéroports, les compagnies aériennes et les autres prestataires de services, tout en assurant un contrôle transparent et indépendant de la fixation des redevances aéroportuaires. Enfin, elle doit s'attacher à garantir la fourniture de services aéroportuaires adéquats en termes de quantité, de qualité, de fiabilité, de résilience et de besoins.



L'ART PREND PART AUX TRAVAUX DU FORUM DE THESSALONIQUE PORTANT SUR LA MISE À JOUR DES RECOMMANDATIONS RELATIVES À LA TRANSPARENCE ET AU PROCESSUS DE CONSULTATION DES USAGERS

En 2024, le Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires, dont l'ART est membre, a lancé des travaux visant à actualiser ses recommandations sur la transparence et le processus de consultation des usagers. Cette mise à jour du document initial, adopté en décembre 2016, sera publiée en 2025. Le nouveau texte proposera des recommandations renouvelées sur la consultation entre les aéroports et les compagnies aériennes, conformément aux exigences de la directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires.

Les recommandations qui seront adoptées par le Forum dans son ensemble seront formulées par le groupe de travail en tenant compte des avis des représentants des gestionnaires d'aéroports et des compagnies aériennes. Cette révision, engagée par la Commission européenne, vise à promouvoir les évolutions nécessaires au renforcement de l'efficacité du processus de consultation tout en garantissant une transparence accrue et une conformité avec les principes établis par la directive sur les redevances aéroportuaires.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Qu'est-ce que le Forum de Thessalonique ?

Le Forum de Thessalonique des autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires est un groupe d'experts permanent créé par la Commission européenne en 2014.

Le Forum joue un rôle consultatif essentiel auprès de la Commission européenne. Ses conclusions et recommandations permettent d'éclairer les décisions politiques et réglementaires sur la mise en œuvre de la directive sur les redevances aéroportuaires, et de promouvoir les meilleures pratiques en matière de régulation économique des aéroports. Il fournit également des recommandations pour améliorer la mise en œuvre de la directive et propose des approches réglementaires adaptées. Il est constitué de représentants des autorités nationales indépendantes de supervision (ASI) des États membres, ainsi que d'observateurs issus d'associations européennes représentant les aéroports et les compagnies aériennes. Le Forum aborde des sujets tels que le pouvoir de marché des aéroports, la transparence dans les consultations entre gestionnaires d'aéroports et utilisateurs, ou encore l'impact des accords de concession sur les investissements et la qualité des services aéroportuaires.

L'ART RENFORCE SON EXPERTISE SECTORIELLE

L'ART a publié son rapport de suivi économique et financier 2023 des aéroports régulés (SEF) incluant deux focus relatifs à la qualité de service et au premier suivi de l'aéroport de Beauvais.

L'ART a publié son bilan annuel de suivi économique et financier 2023 des aéroports relevant de son champ de compétence, ainsi que des données détaillées par aéroport.

L'ART constate que les grands aéroports français ont retrouvé, en 2023, des niveaux d'activité proches de ceux d'avant la crise sanitaire, avec un secteur aéroportuaire qui atteint 92 % de son niveau d'activité observé en 2019. Par ailleurs, malgré un trafic légèrement en deçà de 2019, la rentabilité des sociétés aéroportuaires est très proche des niveaux d'avant-crise pour la deuxième année consécutive. Ces bons résultats ont permis au secteur d'atténuer les effets de la crise sanitaire en amorçant leur désendettement et la reprise des investissements, qui dépassent désormais le milliard d'euros. Les sociétés aéroportuaires ont versé à leurs actionnaires 403 millions d'euros de dividendes, confirmant un retour progressif à la situation d'avant crise.

L'aéroport de Paris-Beauvais, dont le trafic a dépassé, en 2023, le seuil de cinq millions de passagers, entre désormais dans le champ de régulation de l'ART, conformément aux dispositions légales. Dans ce cadre, l'ART a

effectué, pour cette publication, un suivi spécifique de la dynamique de l'activité de l'aéroport, qui se détache par de nombreux aspects des autres aéroports déjà régulés.

Ce bilan annuel se distingue des précédents par la publication par l'ART des premiers indicateurs permettant de suivre la qualité de service dans les aéroports. Les aéroports français ont obtenu, en 2023, des scores de satisfaction globale des passagers comparativement inférieurs à la moyenne des aéroports européens, publiée par le baromètre du Conseil international des aéroports (ACI) dans le cadre de son programme ASQ, seul programme auquel adhèrent tous les aéroports suivis par l'ART.



FOCUS

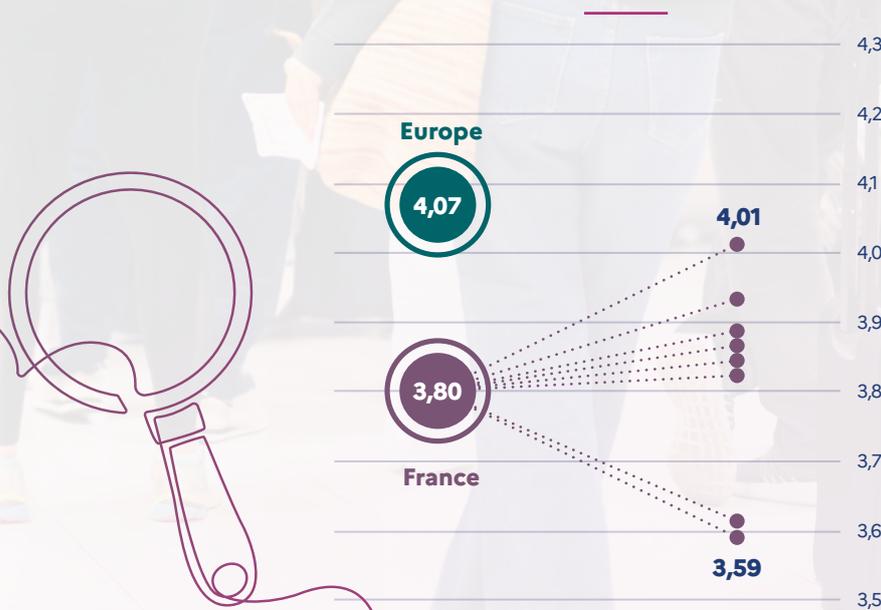
Les aéroports français affichent en moyenne un score de satisfaction globale des passagers inférieur à celui des aéroports européens.

Les aéroports français entrant dans le champ de compétence de l'ART ont obtenu un score de satisfaction globale inférieur en moyenne (3.8 sur 5) à celui des aéroports européens, publié dans le baromètre ASQ européen réalisé par l'ACI (4.07).

Les scores particuliers des aéroports français s'échelonnent de 3.59 à 4.01. À l'échelle mondiale, le baromètre ASQ indique que les aéroports européens ont un score de satisfaction globale inférieur aux aéroports des zones Asie-Pacifique (4.73), Moyen-Orient (4.58), Amérique du Nord (4.19) ou Amérique du Sud/Caraïbes (4.19). Ces résultats doivent néanmoins être accueillis avec la prudence nécessaire au regard de l'hétérogénéité des aéroports participants au sondage ASQ et de leurs passagers (taille de l'aéroport, typologie/vocation de l'aéroport, raison du voyage, etc.).

Ces résultats nécessiteront des analyses plus approfondies afin de mieux en appréhender les causes et leurs évolutions à travers le temps, comme par exemple l'incidence des terminaux dédiés aux compagnies à bas coûts sur le score global.

Moyenne de l'année 2023 de satisfaction globale des passagers au titre des enquêtes ASQ des aéroports français comparé au baromètre des aéroports européens publié par ACI¹



Note méthodologique : le score de satisfaction globale est mesuré par une question unique et non par une moyenne des réponses à plusieurs questions. Elle permet, selon l'ACI, de déterminer dans quelle mesure les aéroports répondent aux besoins de service de leurs passagers et permet aux aéroports de même catégorie participant au programme de se comparer entre eux.

Sources : ART, d'après les données transmises par les exploitants et Baromètre ASQ

¹ La moyenne annuelle 2023 est constituée des scores trimestriels disponibles pour chaque aéroport au titre des quatre trimestres.



ÊTRE À L'ÉCOUTE DES PARTIES PRENANTES

LE PRÉSIDENT DE L'ART, THIERRY GUIMBAUD, EST INTERVENU AU SIXIÈME CONGRÈS DE L'UAF & FA SUR LA RÉGULATION AÉROPORTUAIRE

Thierry Guimbaud, Président de l'ART est intervenu le 3 décembre 2024 à Montrouge, dans le grand amphithéâtre du Beffroi, au congrès de l'Union des aéroports français et francophones associés (UAF), sur le thème « *Quelle régulation pour le secteur aéroportuaire ?* ». Il a présenté notamment les enjeux et les perspectives de la régulation économique des aéroports pour demain. Ce congrès a été l'occasion de réfléchir avec les parties prenantes sur les crises en cours. Les acteurs du monde aéroportuaire se sont succédés à la tribune pour faire part de leur analyse de la situation économique du secteur.



UAF & FA UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS & FRANCOPHONES ASSOCIÉS

LUNDI 02
MARDI 03
DÉCEMBRE
2024

6^{ÈME} CONGRÈS

CRISES AÉROPORTUAIRES

Au Beffroi
de Montrouge
2 place Emile Cresp
92120 Montrouge

A collage of four images related to airport operations: cargo loading, an aircraft, a ground crew member, and another aircraft.

| LA PAROLE À...

Pascal de Izaguirre,
Président de la Chambre
syndicale du transport
aérien (CSTA)

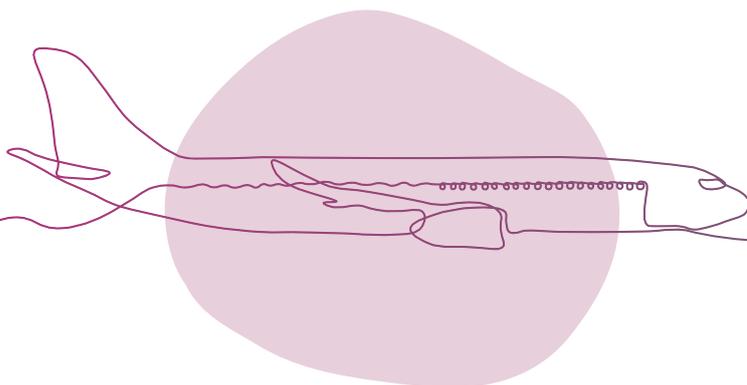


**Quel regard portez-vous
sur les récentes évolutions
du cadre de régulation ?**

Les compagnies aériennes membres de la FNAM sont attachées à un cadre de régulation aéroportuaire alliant équité et stabilité. Les transporteurs aériens et les aéroports ont développé des visions différentes à ce sujet.

La CSTA et l'UAF ont mené des discussions ouvertes et constructives autour des aménagements possibles du régime de régulation favorisant, d'une part, une logique pluriannuelle du contrat de régulation économique et, d'autre part, un régime dit de « caisse aménagée » pour les aéroports régionaux.

Il nous semble désormais nécessaire de garantir la stabilité, avec une application par l'État et l'ART, du nouveau cadre réglementaire avant toute nouvelle évolution.





Quelle est, selon vous, la place et le rôle de l'ART dans ce contexte ?

Lerôle de l'ART en tant qu'autorité indépendante de régulation est tout à fait essentiel. La mise en œuvre de la régulation est au cœur de son activité et l'ART doit disposer des moyens financiers et des compétences nécessaires afin d'assurer cet exercice. Son rôle ne saurait en revanche se limiter à cela.

L'ART doit également pouvoir se prononcer sur les évolutions de la régulation dès lors

qu'elle aura ensuite la lourde mission de la mettre en œuvre.

Enfin, il est important que l'ART puisse apporter des éclairages aux pouvoirs publics sur les activités qu'elle régule. À ce titre, la publication d'analyses sectorielles régulières sur l'activité aéroportuaire en France nous apparaît également comme indispensable.

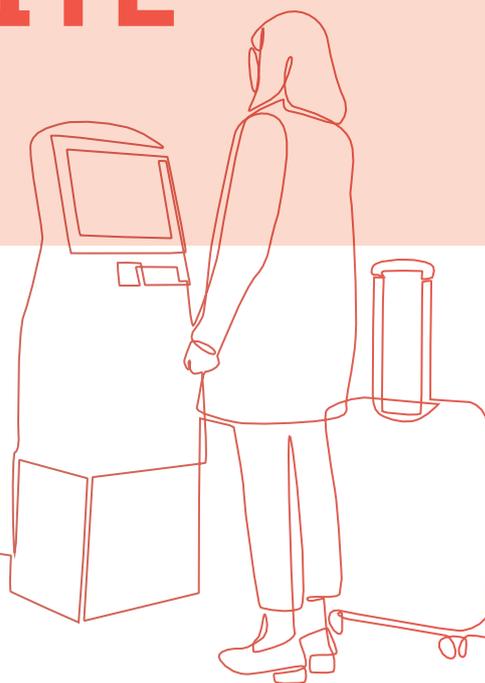


Du point de vue des usagers, quelles améliorations restent à envisager pour le secteur aéroportuaire ?

Les débats autour du sujet de la régulation aéroportuaire se focalisent souvent sur la question du montant des redevances aéroportuaires. Mais pour les usagers que sont les compagnies aériennes, une

question tout aussi importante est celle de la qualité de service offerte et des investissements nécessaires et suffisants à garantir celle-ci. L'ART – afin d'être un régulateur efficace – doit pouvoir disposer des compétences sur ces sujets.

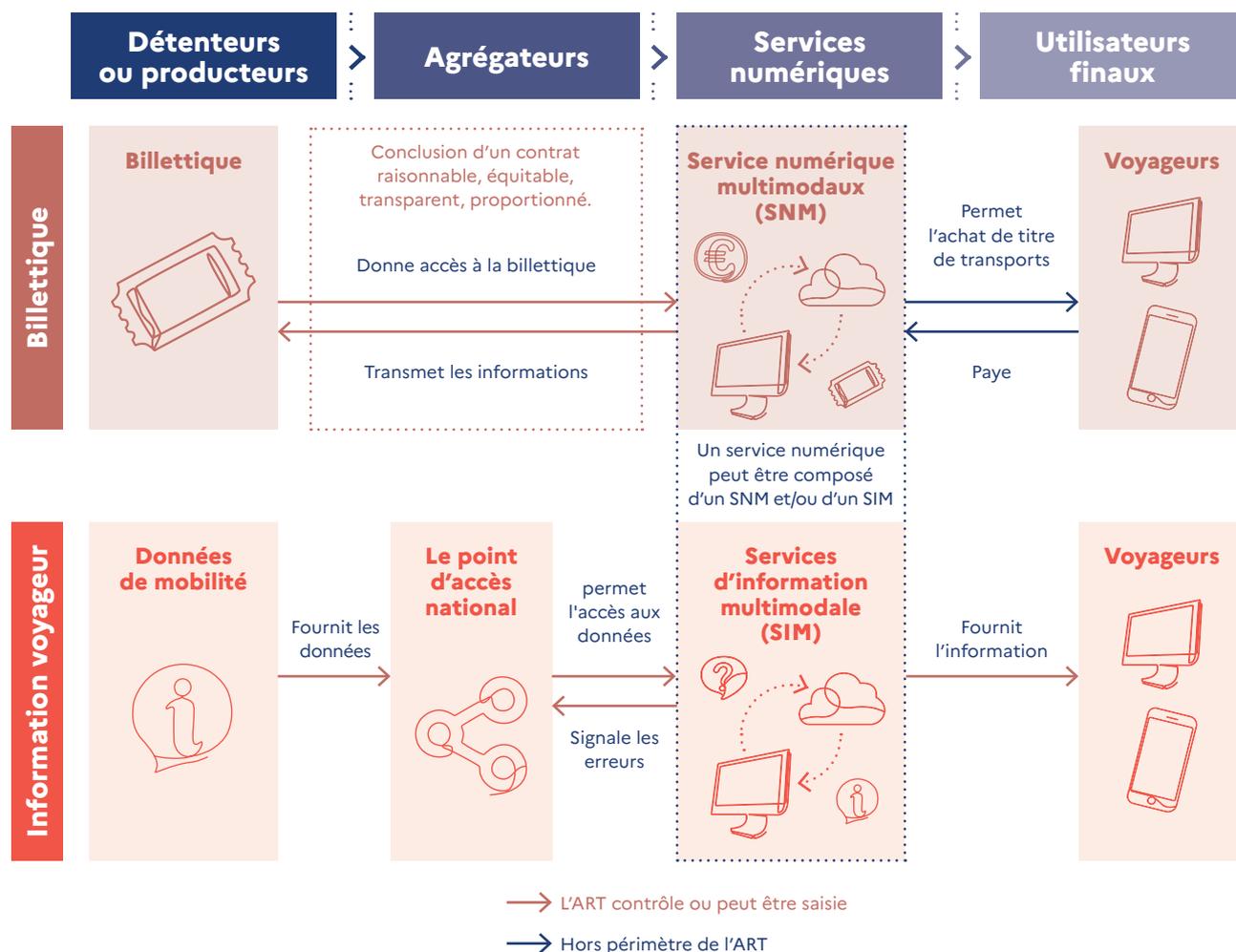
RÉGULER LES DONNÉES & SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ





Avec l'essor des services numériques dans le domaine de la mobilité, les voyageurs disposent désormais de nouveaux outils pour s'informer sur leurs déplacements et acheter leurs titres de transport. Depuis 2019, l'ART est chargée de garantir un accès équitable et non discriminatoire à ces ressources numériques — qu'il s'agisse des données de mobilité ou des canaux de distribution numérique. Elle veille également à ce que leur utilisation se fasse de manière transparente, sans biais commerciaux.

L'INTERVENTION DE L'ART DANS LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ



L'OUVERTURE DES DONNÉES DE MOBILITÉ

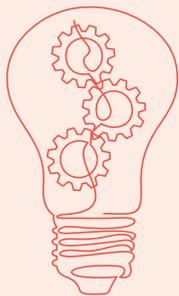
Chiffres clés 2024



**Données
de mobilité**

+ 31 %

**de données
de mobilité
versées sur le point
d'accès national
transport.data.gouv.fr**



ce qui représente

1 528

**ressources
de données¹
disponibles**

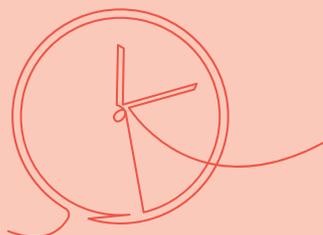


**Données
des AOM**

334

**autorités
organisatrices
de la mobilité**

**et régions ont ouvert
leurs jeux de données
de transport collectif**



dont

160

**en temps
réel**



**Transports
collectifs**

934

ressources

**(statiques et dynamiques)
de transports collectifs
disponibles sur le point
d'accès national**

72,7 %

des Français

**habitent à moins
d'un km d'un arrêt de TC
pour lequel des données
de transports collectifs
sont publiées**

**Utilisations
des données**

48

**acteurs
officiellement déclarés
comme utilisateurs**

226

**projets de
réutilisations**

276 M

**de téléchargements
mensuels
sur le PAN fin 2024**

¹ Un jeu de données est composé de plusieurs ressources de données ; ainsi, pour les transports en commun d'une autorité organisatrice de la mobilité, il existe un seul jeu de données qui peut regrouper plusieurs ressources constituées, par exemple, des données statiques ou programmées de transport dans un format prévu réglementairement, des données statiques ou programmées dans un autre format et des données dynamiques ou en temps réel (on a dans ce cas trois ressources de données dans un jeu de données).



SERVICES D'INFORMATION VOYAGEUR & SERVICES NUMÉRIQUES MULTIMODAUX

Quels sont les différents types de services numériques de mobilité ?

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

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

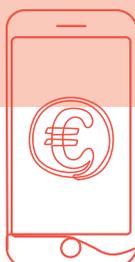
Fournir uniquement l'information relative à plusieurs modes de transport. Ces services sont qualifiés de

services d'information multimodale (SIM)



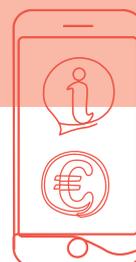
Fournir un accès à la billetterie (billetterie électronique) permettant l'acquisition de titres de transport pour un ou plusieurs modes de transport. Ces services sont qualifiés de

services numériques multimodaux (SNM)

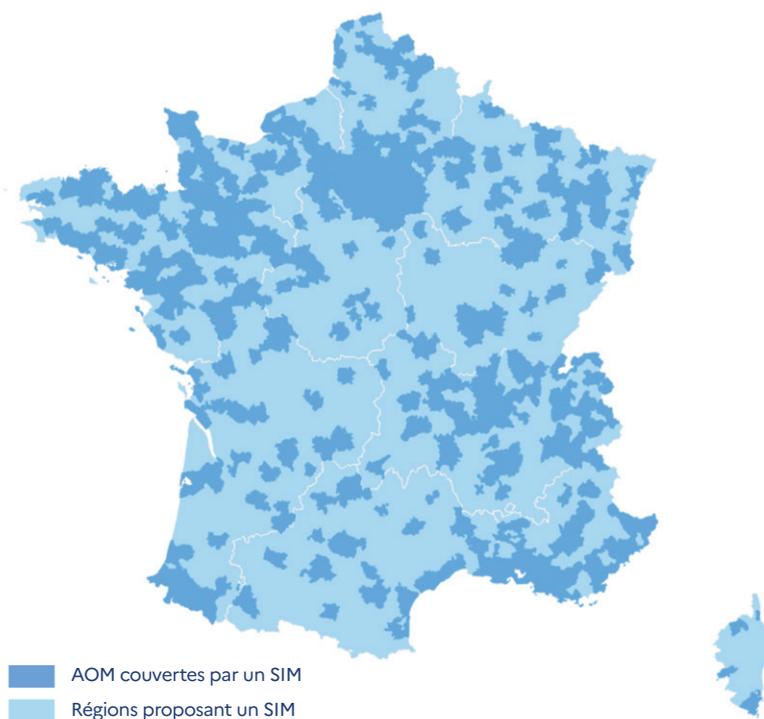


Fournir des services intégrant différentes fonctionnalités comme l'information et la billetterie. On parle alors de

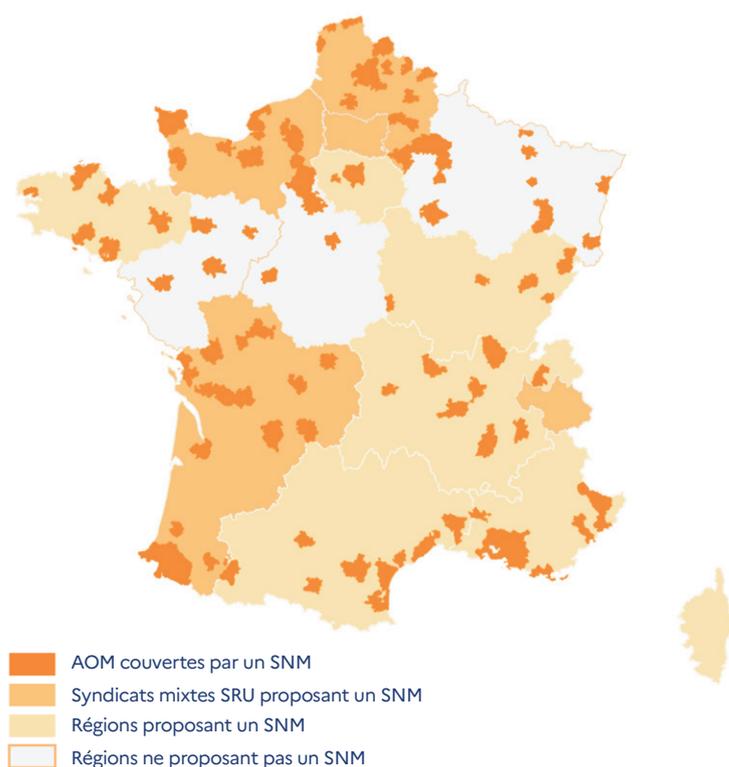
mobilité par association de services (MAS) ou Mobility as a Service (MaaS)



Territoires couverts par au moins un service d'information multimodale (SIM)



Territoires couverts par au moins un service numérique multimodal (SNM)



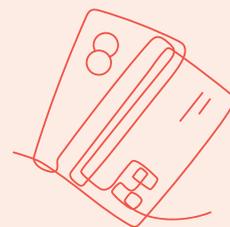
Chiffres clés 2024



317

AOM

sont couvertes par au moins un service d'information voyageur



93

AOM

sont couvertes par au moins un service numérique permettant l'achat de titre de transport



Les services numériques de mobilité, qu'il s'agisse de sites internet ou d'applications mobiles, permettent aux voyageurs de s'informer sur les itinéraires et leurs horaires, ou encore d'acheter et de valider un titre de transport. Ces services facilitent la recherche d'itinéraires et encouragent l'utilisation combinée de plusieurs modes de transport.

L'ART accompagne le développement de ces services numériques en contribuant à leur qualité, leur fiabilité et leur accessibilité. Elle veille à ce que les données utilisées par ces services soient disponibles, exactes, actualisées et conformes aux exigences d'interopérabilité. Ces actions sont essentielles pour offrir une information claire et transparente aux voyageurs et améliorer la fluidité de leurs déplacements.

L'ART veille également à ce que l'offre de transport soit présentée de manière lisible et non discriminatoire sur les plateformes numériques. Cela permet aux usagers d'accéder à l'ensemble des options disponibles et de les comparer en toute transparence.

Enfin, l'ART a adopté à l'automne 2024 des décisions visant à clarifier les règles d'accès à la distribution des titres de transport des opérateurs de mobilité urbaine, facilitant ainsi le développement des "services numériques multimodaux" (qui constituent la fonctionnalité billettique des services numériques de mobilité).

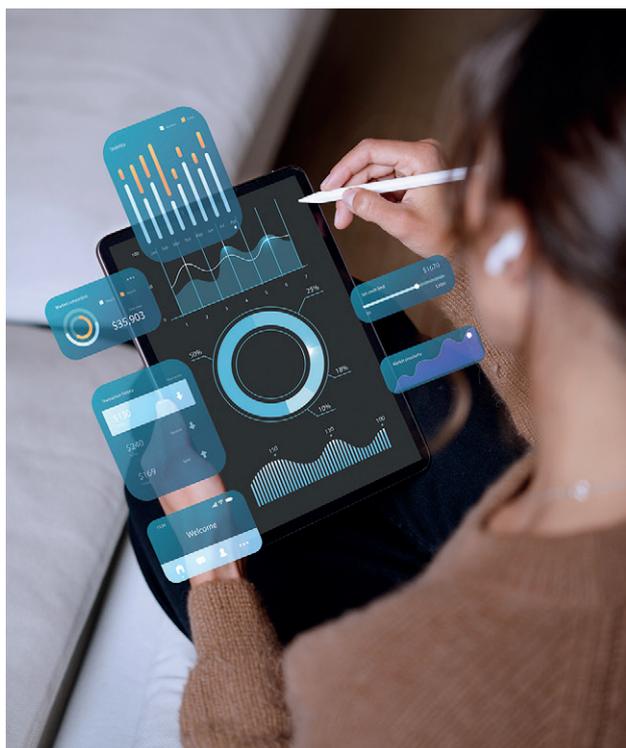


LES ACTIONS DE L'ART

VEILLER À AMÉLIORER LA QUALITÉ & LA FIABILITÉ DE L'INFORMATION AUX VOYAGEURS

CONTRÔLER LA QUALITÉ DES DONNÉES QUI PERMETTENT DE FOURNIR UNE INFORMATION EXACTE ET EN TEMPS RÉEL AUX VOYAGEURS

L'ART joue un rôle essentiel dans l'écosystème des mobilités en garantissant notamment la qualité et la transparence des données utilisées par les services numériques de mobilité. Pour cela, elle s'assure que les informations publiées sont correctes, à jour, et respectent les exigences techniques. Cette régulation est cruciale pour faciliter l'intermodalité entre différents modes de transport, renforcer la confiance des usagers et réduire les barrières entre les systèmes des différents modes de transport.



Dans le cadre de sa campagne de contrôle 2024, l'ART observe que la qualité des données a progressé. Ainsi le taux de jeux de données exploitables (téléchargeables, lisibles, au bon format, à jour et bien décrits) est en hausse moyenne de + 2 points de pourcentage depuis 2023. La qualité des ressources exploitables reste satisfaisante, bien que certaines ressources cumulent encore un fort taux d'erreur. Concernant les données en temps réel, la qualité des données a significativement augmenté, avec une hausse de + 8 points de pourcentage du taux de jeux de données exploitables.

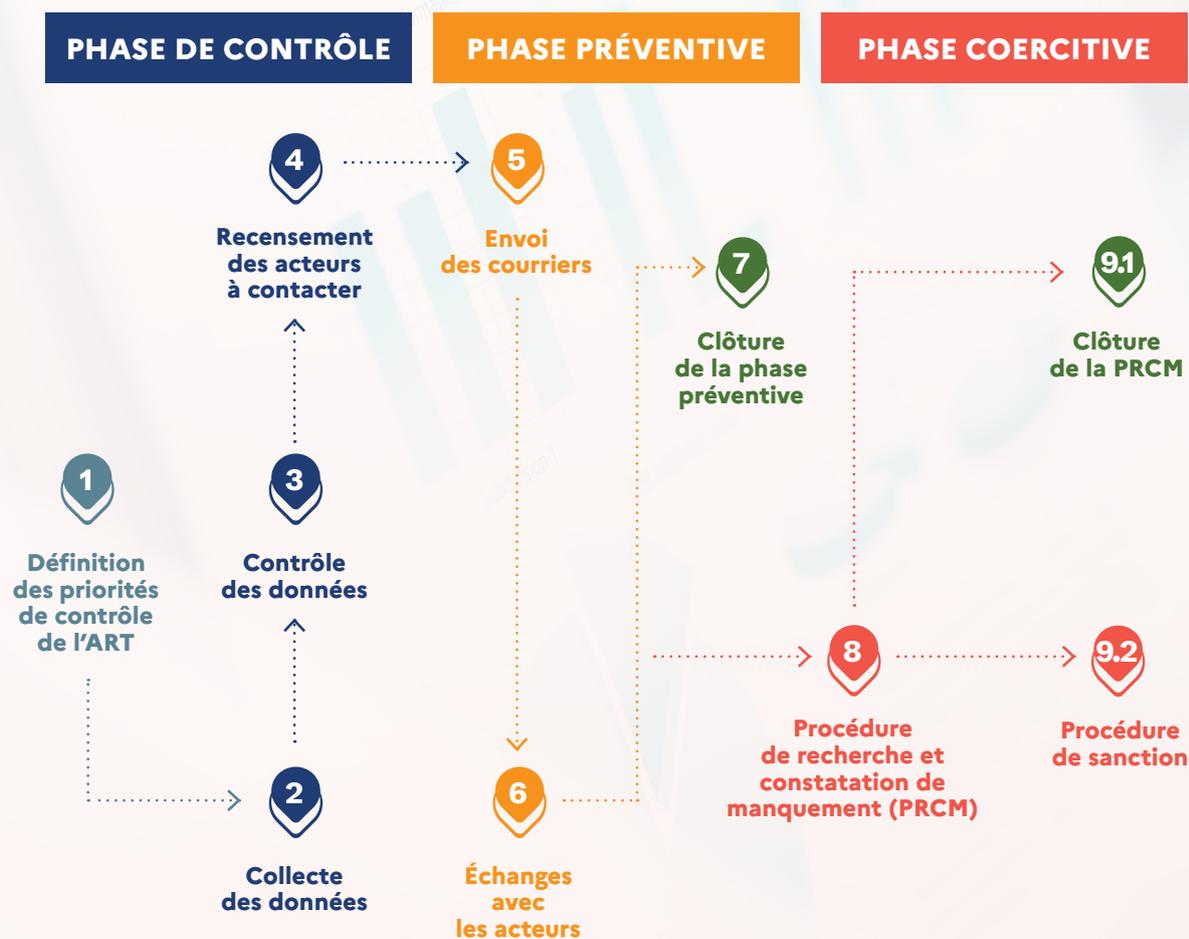
LE SAVIEZ-VOUS ?

Quel est le processus de contrôle des données de mobilité ?

Les actions de contrôle de l'ART se déroulent en trois phases.

Dans un premier temps, la phase de contrôle permet d'évaluer dans quelle mesure les exigences légales de publication des données de mobilité sont respectées.

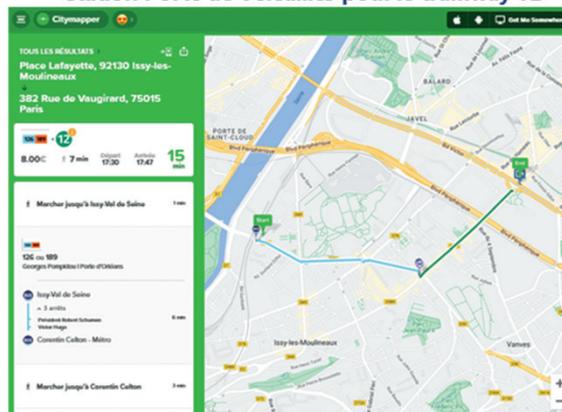
La phase préventive permet ensuite de rappeler et expliquer aux acteurs leurs obligations réglementaires. Enfin, concernant la phase coercitive, si un acteur ne fournit aucune réponse concrète pour se mettre en conformité, le collège de l'ART peut ouvrir une procédure de recherche et constatation de manquement (PRCM) pouvant aboutir à une procédure de sanction.



VEILLER À CE QUE LES VOYAGEURS DISPOSENT D'UNE INFORMATION EXACTE ET EN TEMPS RÉEL

La qualité de publication des données sur le Point d'Accès National (PAN) s'est grandement améliorée depuis le dernier bilan de l'ART, datant de 2023, permettant ainsi une meilleure réutilisation des données par les calculateurs d'itinéraires et donc une meilleure information. Ces derniers ont pu informer le voyageur et adapter leurs propositions d'itinéraires selon les perturbations en cours. Ces améliorations ont notamment permis la bonne diffusion de l'information voyageur durant les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de Paris 2024. Des améliorations pour certaines informations de perturbation et d'accessibilité devraient intervenir à compter de 2025, grâce à la publication et à la promotion de formats adaptés à ces données.

Perturbation prévue durant les JOP, fermeture de la station Porte de Versailles pour le tramway T2



Source : ART à partir des captures d'écran de Citymapper

- Données publiées ✓
- Information de perturbation affichée ✓
- Itinéraire adapté ✓



Dans son dernier rapport sur l'ouverture des données de mobilité, l'ART s'est, en partie, penchée sur la manière dont l'offre ferroviaire est présentée par les services numériques de mobilité. Elle veille à ce que ces services fournissent une information accessible, transparente et non-discriminante. Parmi ses constats, l'ART relève que plusieurs plateformes de réservation n'exposent que partiellement l'offre ferroviaire longue distance, ce qui peut empêcher les voyageurs d'accéder à l'ensemble des options disponibles afin de les comparer. Elle relève notamment que SNCF Connect n'expose pas les offres des nouveaux entrants, Trenitalia et Renfe, bien que celles-ci soient disponibles sur le point d'accès national (PAN).

FOCUS

Agir en lien étroit avec l'écosystème des données de mobilité.

Retour en images : la première édition des Rencontres données de mobilité, organisées le 7 octobre 2024 par l'ART, a permis de réunir les parties prenantes impliquées dans le secteur des données de mobilité.

Présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, cet événement a permis de faire le point sur :

- ▶ le cadre juridique de la publication des données nécessaires à l'information des voyageurs, défini par la loi d'orientation des mobilités (LOM) et le cadre réglementaire européen ;
- ▶ l'usage des profils et des normes nécessaires à la publication des données de mobilité ;
- ▶ les actions à venir du Point d'Accès National (PAN), plateforme sur laquelle ces données sont publiées, et le contrôle de leur publication par l'ART.

Les retours d'expérience des détenteurs et utilisateurs de données, ainsi que ceux des usagers de l'information voyageur, ont permis d'identifier les difficultés que rencontrent encore certains acteurs à se mettre en conformité avec les obligations de publication et de réutilisation des données de mobilité qui leur incombent, et d'échanger sur les actions permettant d'y remédier.

Cet événement s'adressait principalement aux autorités organisatrices de la mobilité et à leurs délégataires ou leurs prestataires, aux entités en charge de la publication des données de mobilité, aux opérateurs de transports, et aux réutilisateurs de données de mobilité. Près de 200 participants ont pu prendre part aux échanges et suivre les présentations des 18 intervenants.



ACCOMPAGNER LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ EN VUE DE FACILITER LES TRAJETS DES VOYAGEURS, NOTAMMENT LES MOINS CARBONÉS

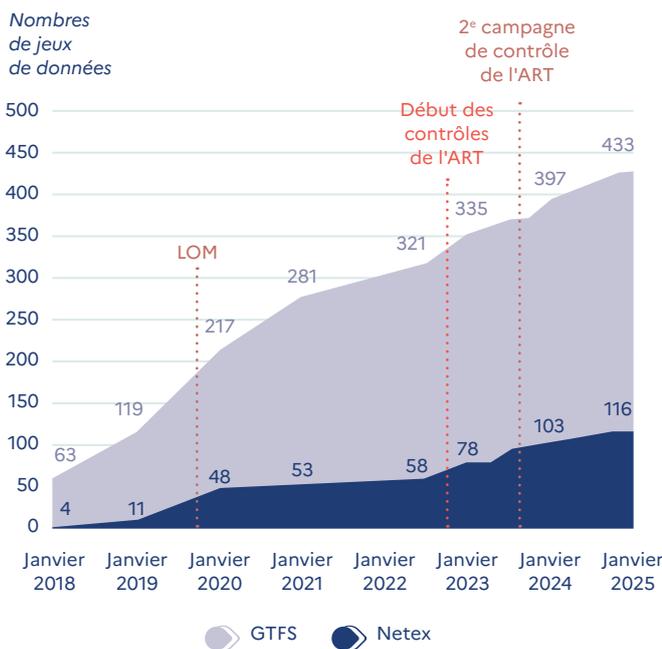
ACCÉLÉRER L'OUVERTURE DES DONNÉES DE TRANSPORTS PEU CARBONÉS, INDISPENSABLES AUX SERVICES DÉLIVRANT DES INFORMATIONS MULTIMODALES AUX VOYAGEURS

L'ART joue un rôle essentiel dans la gestion et la publication des données relatives à la mobilité. Aujourd'hui, la diffusion de ces données est bien établie, avec une hausse significative des ressources disponibles : 1568 ressources de données de mobilité¹ sont désormais accessibles sur le Point d'Accès National. Cette augmentation de 31 % concerne principalement des données dynamiques

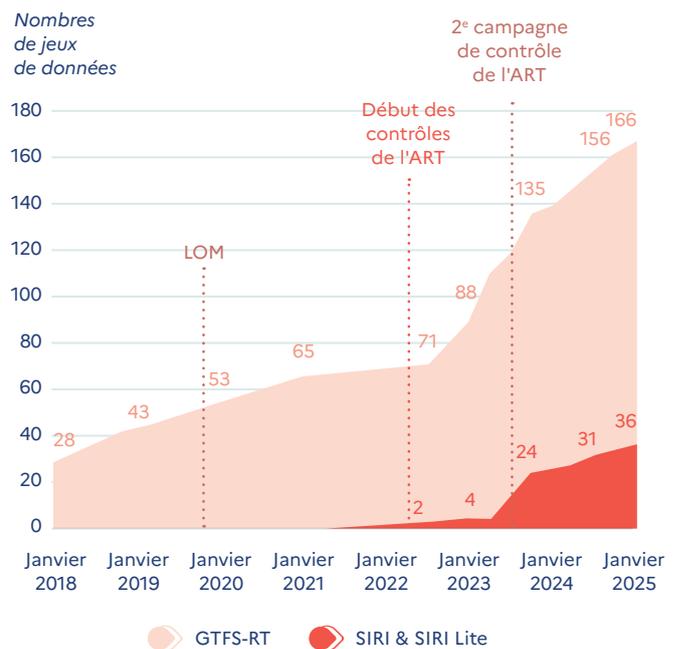
de transports collectifs. Toutefois, l'ensemble des données publiées reste majoritairement composé de données statiques liées au transport collectif. Environ 20 % des données mises en ligne sont produites selon un format prévu réglementairement. L'adoption de ces formats reste encore à améliorer, tant au niveau national qu'europpéen.

Évolution du nombre de jeux de données selon les formats des ressources la composant

Jeux de données statiques depuis 2018 (Offre de transport programmé)



Jeux de données dynamiques depuis 2018 (Offre de transport et perturbations en temps réel)



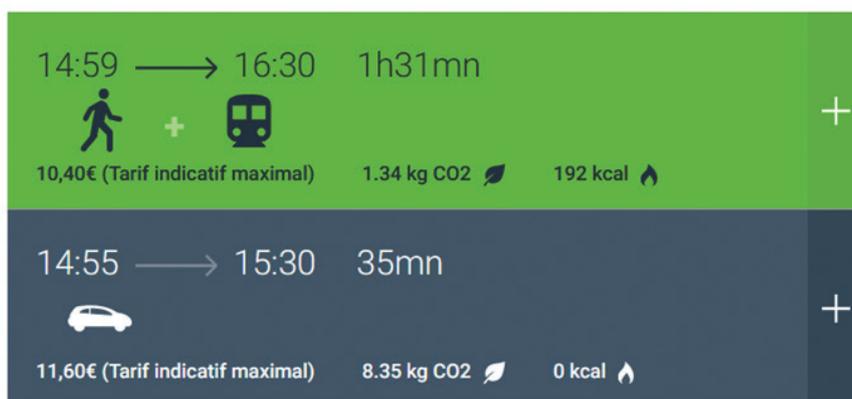
Source : ART, d'après les données collectées sur le PAN entre juillet 2022 et janvier 2025.

¹ Un jeu de données est composé de plusieurs ressources de données ; ainsi, pour les transports en commun d'une autorité organisatrice de la mobilité, il existe un seul jeu de données qui regroupe plusieurs ressources constituées des données statiques ou programmées de transport dans un format prévu réglementairement, des données statiques ou programmées dans un autre format et des données dynamiques ou en temps réel (on a dans ce cas trois ressources de données dans un jeu de données).



L'ART contribue également à ce que les utilisateurs disposent des informations nécessaires pour évaluer l'impact environnemental de leurs déplacements. Elle s'assure que les données relatives à cet impact soient accessibles dans un format exploitable. Le troisième rapport sur l'ouverture des données de mobilité publié début 2025, met en évidence que peu de

calculateurs d'itinéraires fournissent une information claire aux voyageurs sur l'impact écologique de leurs trajets. Les services permettant de trier les itinéraires proposés selon ce critère sont encore plus réduits. L'ART travaille donc à favoriser une meilleure prise en compte de ces aspects environnementaux dans les outils d'information destinés aux usagers.

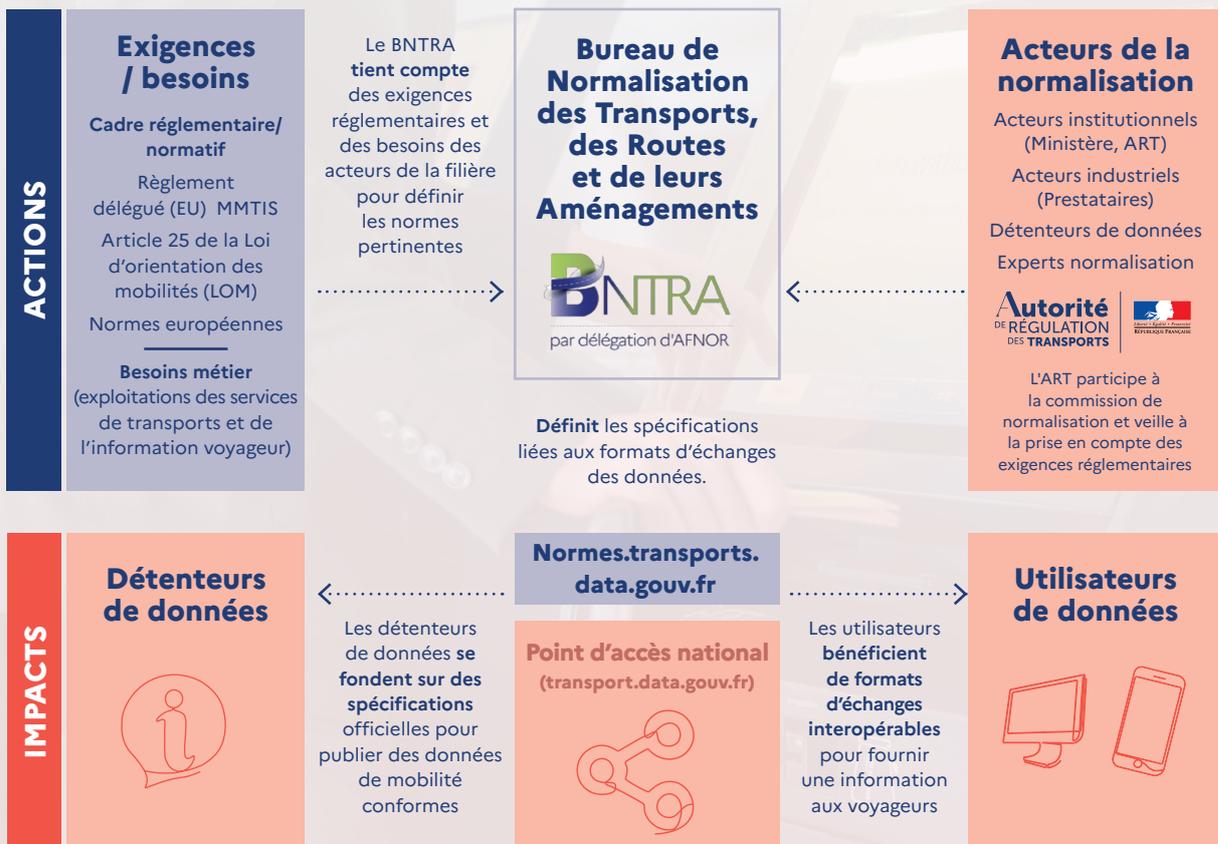


FOCUS

Action de normalisation.

Dans un contexte de développement de services numériques offrant des solutions de mobilité multimodale et sans couture, l'interopérabilité entre systèmes (c'est-à-dire leur capacité à échanger des informations facilement et sans perte) représente un enjeu majeur. À cet égard, le règlement délégué (UE) 2017/1926¹ relatif à la mise à disposition de services d'information multimodale aux voyageurs, impose le respect de normes d'échanges de données (telles que NeTEX et SIRI) pour la publication des données de mobilité sur le Point d'Accès National. Comme pour l'information voyageur, les normes relatives à la billettique en France sont élaborées au sein de la commission de normalisation des transports publics (CN 03 du bureau de normalisation des transports, des routes et de leurs aménagements, BNTRA²), à travers des groupes de travail dédiés auxquels l'ART participe activement.

Normalisation des formats d'échanges*



¹ Règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R1926>.

² <https://www.cerema.fr/fr/cerema/directions/cerema-infrastructures-transport-materiaux/bureau-normalisation-transports-routes-leurs-amenagements>.

* Source : ART

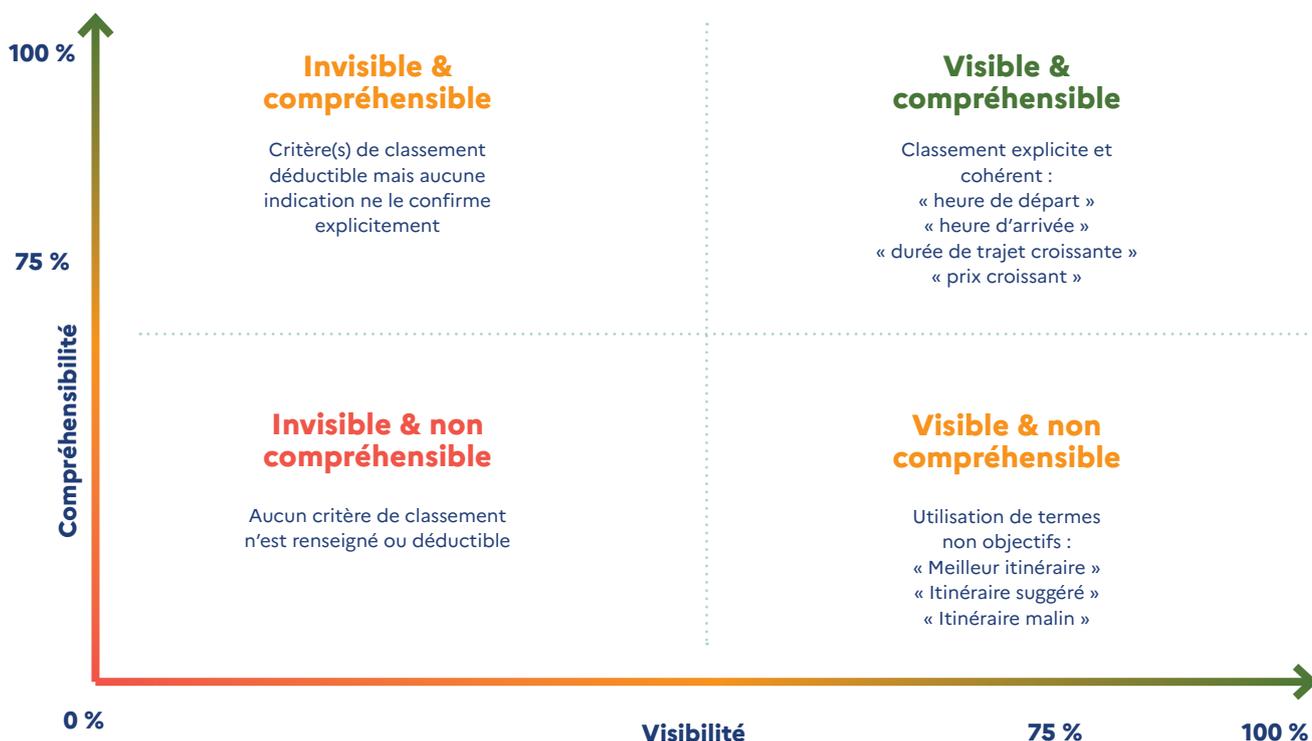


AMÉLIORER L'ACCÈS À UNE INFORMATION COMPLÈTE ET TRANSPARENTE POUR MIEUX GUIDER LE VOYAGEUR DANS LE CHOIX DE SES MODES DE TRANSPORT

Dans le cadre de sa mission de surveillance, l'ART réalise des contrôles afin de s'assurer que l'utilisation des données de mobilité soit pleinement bénéfique aux usagers. Ces contrôles jouent un rôle essentiel pour garantir que les informations fournies par les calculateurs d'itinéraires soient claires, fiables et transparentes, permettant aux voyageurs de faire des choix éclairés.

Les contrôles effectués par l'ART ont ainsi mis en lumière un manque de transparence dans les critères de classement des trajets proposés par certains calculateurs d'itinéraires. Parmi les sept acteurs ayant fait l'objet d'un rappel à la réglementation, tous se sont engagés à clarifier l'information délivrée. Pour une majorité d'entre eux, les modifications étaient consultables par les utilisateurs dans les mois suivants.

Transparence des classements d'itinéraires selon l'ART



CLARIFIER LE CADRE RÉGLEMENTAIRE AU TRAVERS DES RÈGLEMENTS DE DIFFÉRENDS PERMETTANT LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES MULTIMODAUX

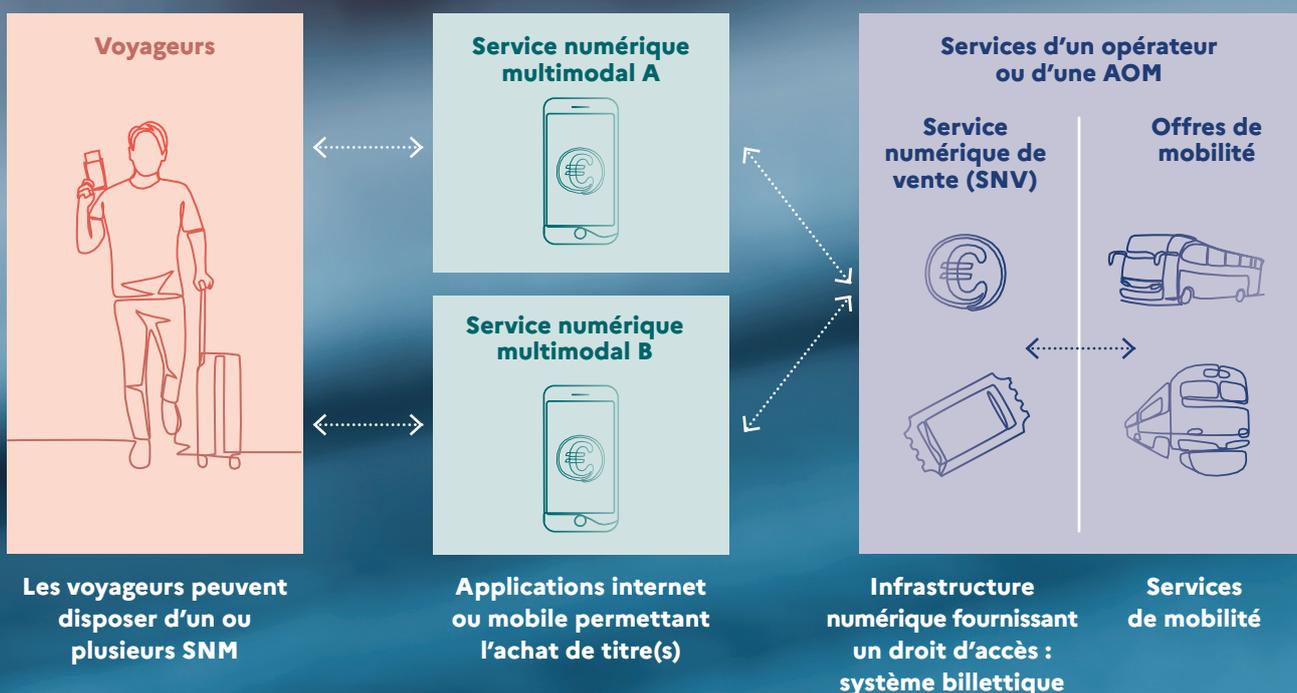
LE SAVIEZ-VOUS ?

Qu'est-ce qu'un service numérique multimodal (SNM) ?

Un SNM est un service numérique, tel qu'une application ou un site internet, qui permet la vente (délivrance ou revente) de services de mobilité (par exemple, titres de transport, services de stationnement ou autres services fournis par une centrale de réservation). Les SNM (introduits par l'article 28 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM ») constituent donc la fonctionnalité billettique de l'écosystème plus large des « services numériques de mobilité ».

Dans le cas de la délivrance des services de mobilité, le développement des SNM est conditionné à l'accès, pour leurs fournisseurs, au service numérique de vente (SNV) du gestionnaire des services de mobilité, dont ils souhaitent assurer la délivrance numérique, notamment des titres de transport.

Normalisation des formats d'échanges*



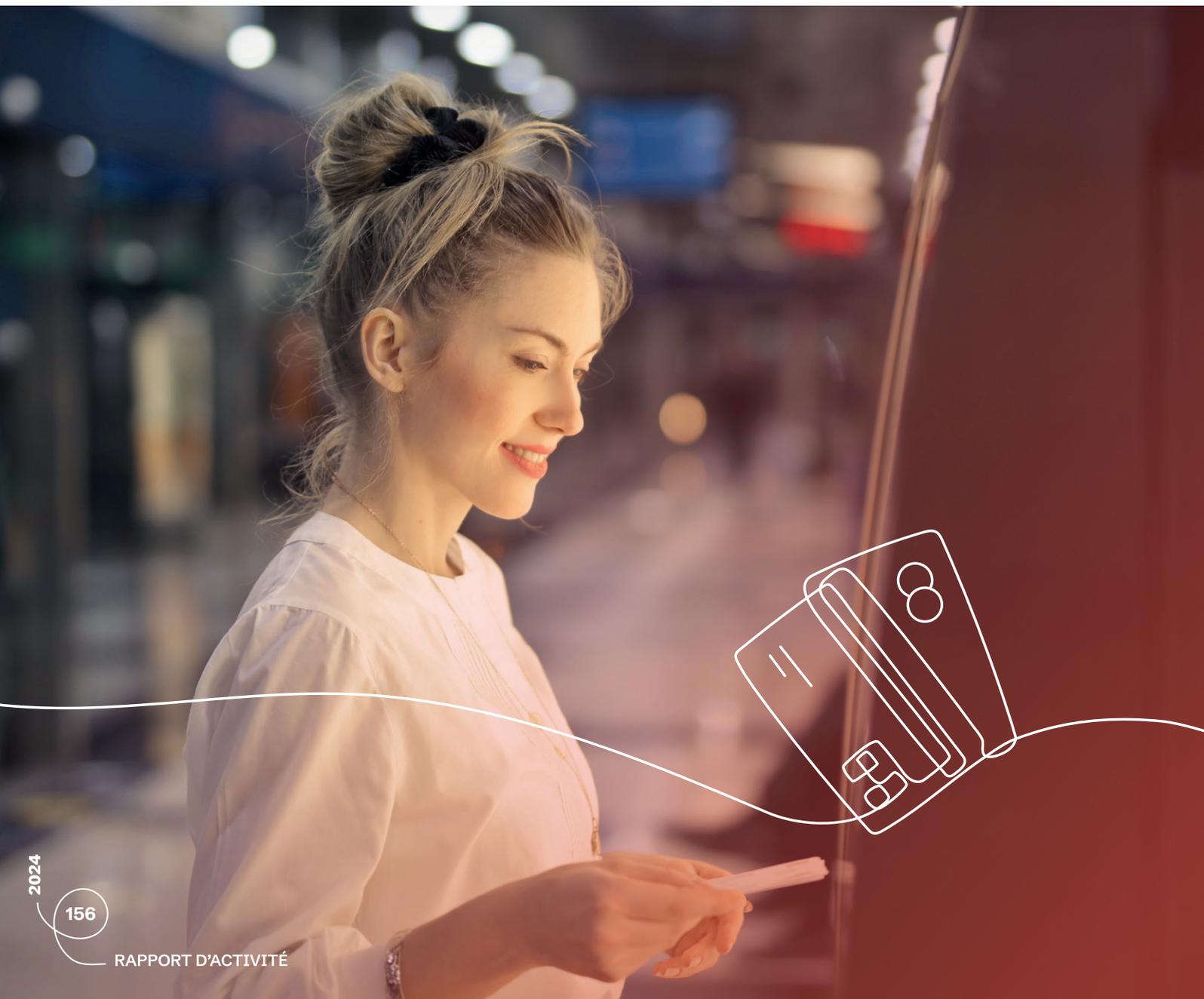
Le SNV est l'infrastructure logicielle de billettique qui permet la création de titres de transport électroniques et à laquelle le SNM doit s'interfacer pour pouvoir vendre les titres correspondants. Contrairement au SNV, seul le SNM est destiné à être visible et accessible à l'utilisateur final.

Concrètement, le SNM constitue l'interface visible pour le client : lorsqu'il ouvre son application mobile, le voyageur peut consulter la page d'accueil, sélectionner les produits de son choix, constituer son panier d'achat, ou encore procéder au paiement.

Le SNV constitue, en revanche, une infrastructure logicielle (« coulisses techniques »), que les voyageurs ne voient pas. Indispensable à la

génération de titres de transport numériques, elle est gérée par le gestionnaire de services de mobilité (opérateur de transport, AOM), qui y intègre notamment les titres de transport pouvant faire l'objet d'une distribution numérique.

En raison des difficultés d'accès qui leur sont associées, du fait qu'ils sont nécessaires au fonctionnement des SNM et de leur caractère non répliquable (seul le gestionnaire de services de mobilité peut élaborer une grille tarifaire numérique), les SNV s'apparentent à des facilités essentielles (infrastructures indispensables au développement et à la réalisation d'un service), ce qui justifie la régulation de leur accès comme prévu par le législateur.



LA MISE EN ŒUVRE DES DÉCISIONS DE RDD PRISES PAR L'ART DEVRAIT FACILITER LE DÉVELOPPEMENT DES SERVICES NUMÉRIQUES MULTIMODAUX

L'ART a adopté le 15 octobre 2024, un ensemble de décisions concernant plusieurs règlements de différends sur l'accès aux SNV.

Le dispositif adopté par l'ART a vocation à s'appliquer à l'ensemble des gestionnaires de services numériques de vente de titres

de transport en commun dans des situations comparables à celles visées par les décisions concernées. Il en va ainsi, notamment, de la publication des conditions générales et particulières applicables à la délivrance, ou à la revente des titres afférents aux services de transport en commun par ces gestionnaires.



Ce faisant, les décisions rendues par l'ART devraient contribuer au développement des services numériques multimodaux.

En effet, la mise en œuvre des injonctions émises par l'ART, par les AOM concernées ou les

gestionnaires de leurs transports, devrait permettre d'améliorer la transparence des conditions d'accès des fournisseurs de services numériques multimodaux aux services numériques de vente des gestionnaires de services de mobilité.

| LA PAROLE À...

Matthieu Marquetet,
Président ADN MOBILITE



Quel sera, à votre sens, l'impact des règlements de différends adoptés par l'ART dans le secteur des services numériques multimodaux ?

Nous accueillons favorablement ces décisions qui montrent :

- que l'ART remplit sa mission en obligeant certaines AOM et leurs opérateurs à distribuer leurs titres de transport via des services numériques multimodaux,
- que certaines AOM ou leurs opérateurs peuvent favoriser ou discriminer des distributeurs. Or, ADN Mobilités défend un accès équitable à la distribution, notamment des trains, c'est donc une vision des règles du jeu pour le secteur que nous partageons,
- et qu'il serait souhaitable d'appliquer ce cadre juridique à tous les services de transport à l'échelle nationale.





Que permettrait selon vous l'extension du cadre juridique applicable à la distribution numérique – aujourd'hui limité aux services de mobilité locaux, régionaux ou conventionnés ?

Nous avons proposé au Parlement d'étendre ce cadre aux services librement organisés comme le train et les cars longue distance afin d'assurer des conditions de distribution équitables et transparentes.

Nous estimons que les commissions versées par SNCF Voyageurs aux distributeurs sont susceptibles de freiner le développement des plateformes indépendantes comme Trainline, Omio ou Kombo, qui subiraient un potentiel ciseau tarifaire¹.

La majorité des Français ignore l'existence d'offres concurrentes comme Trenitalia ou Renfe, créant un cercle vicieux où l'absence de concurrence sur le transport freine

celle sur la distribution. Nous proposons donc de rééquilibrer les relations entre opérateurs ferroviaires et distributeurs indépendants en étendant aux services réalisés à l'échelle nationale les règles applicables aux services régionaux. Cela pourrait réduire les prix des billets de train, améliorer la connaissance des offres ferroviaires et économiser des tonnes de CO₂ grâce au report modal de la voiture individuelle vers le train. L'ADLC a indiqué avoir lancé une enquête dans les secteurs de la distribution de services et produits d'agence de voyages et des systèmes numériques de mobilité. Nous espérons que cela pourra également faire avancer les choses.



Quel regard portez-vous sur les initiatives législatives² annoncées par la Commission concernant la distribution numérique ferroviaire et multimodale ?

Le marché de la distribution de billets de train est déséquilibré : 95 % des Français réservent leurs billets sur SNCF Connect ce qui rend difficile l'entrée de nouveaux opérateurs ferroviaires. Ces initiatives législatives devraient permettre aux plateformes d'agréger et de proposer toute l'offre de transport, y compris ferroviaire.

Il est cependant peu probable que les opérateurs historiques distribuent les billets de leurs concurrents sur leurs plateformes, qui restent aussi centrées sur le marché domestique et peu connues des voyageurs internationaux. Il est donc essentiel de promouvoir les plateformes indépendantes qui ne favorisent aucun

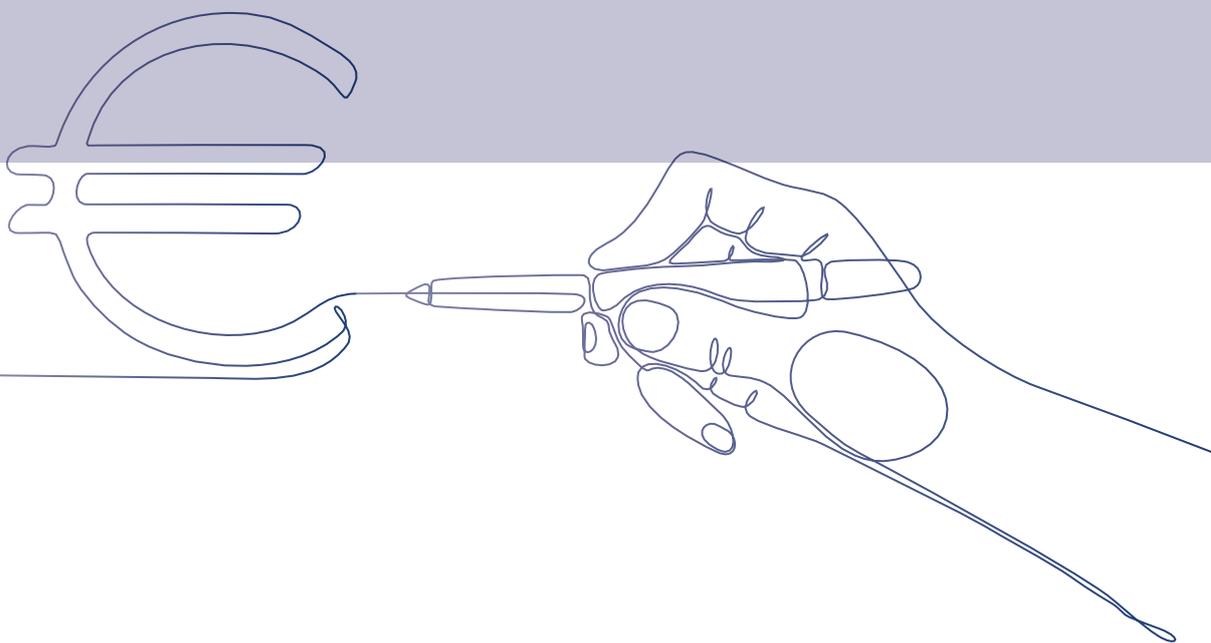
opérateur et visent à offrir le meilleur trajet au meilleur prix et sont des outils plus faciles à identifier pour les touristes étrangers.

En équilibrant le marché, notamment au travers de commissions versées équitables, ces initiatives devraient favoriser le développement des plateformes indépendantes. Cela permettrait de trouver facilement des billets de toutes les compagnies ferroviaires, augmentant ainsi la concurrence et réduisant les prix, comme le montre l'exemple espagnol. C'est, selon nous, la clé pour développer le transport ferroviaire.

¹ <https://www.compasslexecon.com/cases/economic-study-on-the-economic-space-available-for-independent-train-ticket-distributors-in-france>.

² Projet de règlement sur la réservation et la billetterie numériques uniques (SDBTR) et d'initiative relative aux services de mobilité numérique multimodale (MDMS).

L'ACTION EUROPÉENNE DE L'ART EN 2024







PARTICIPER À LA CONSTRUCTION D'UN ESPACE EUROPÉEN POUR UNE MOBILITÉ SANS COUTURE

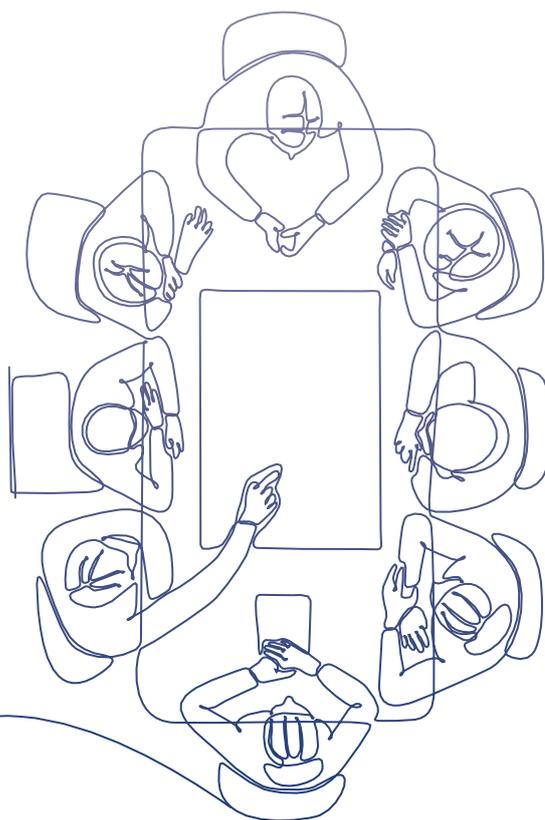
A lors que la régulation des secteurs ferroviaires, des redevances aéroportuaires et des données et services numériques de mobilité, trouve ses sources dans les textes européens, le régulateur économique des transports a poursuivi en 2024 sa participation active aux travaux des réseaux européens de régulateurs 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. Afin de contribuer à l'amélioration du cadre européen de régulation, elle entretient des relations avec les parties prenantes, en particulier ses homologues européens et la Commission européenne.

AMÉLIORER LE CADRE EUROPÉEN DE RÉGULATION EN APPROFONDISSANT LE DIALOGUE AVEC LES PARTIES PRENANTES EUROPÉENNES

CONTRIBUTION AUX TRAVAUX LÉGISLATIFS DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

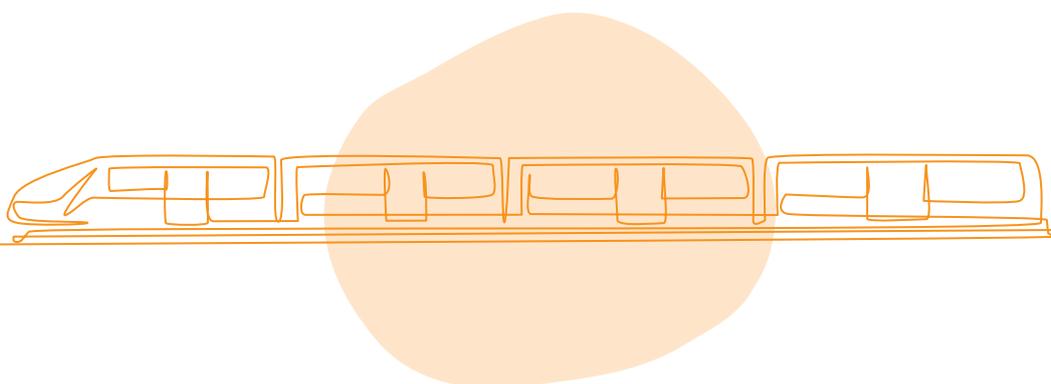
POURSUITE DE L'EXAMEN DU PROJET DE RÈGLEMENT EUROPÉEN SUR LA GESTION DES CAPACITÉS FERROVIAIRES ET LA GOUVERNANCE DES ACTEURS

L'ART a suivi de près le parcours législatif de la proposition de règlement européen sur l'utilisation des capacités, en particulier auprès du Parlement européen et au Conseil de l'Union sur le dossier. Elle a également activement contribué à l'élaboration de la position de l'IRG-Rail sur le règlement publié en novembre 2024. En particulier, le groupe a souligné l'importance de renforcer le rôle des régulateurs et de leur réseau, l'*European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)* et de la gouvernance de ce dernier.



LIGNES DIRECTRICES SUR LA TARIFICATION DE L'ACCÈS AU RÉSEAU FERROVIAIRE PROPOSÉES PAR LA COMMISSION EUROPÉENNE

L'ART a été consultée par la Commission européenne en octobre 2024, dans le cadre de l'ENRRB sur projet de lignes directrices, qui visait à offrir l'opportunité d'améliorer les conditions d'accès au réseau ferroviaire et, ainsi, de contribuer au développement du mode ferroviaire dans un contexte de transition écologique des transports. L'ART souligne notamment que cette initiative comporte plusieurs avancées et clarifications bienvenues, telles que la référence à un "opérateur efficace", permettant d'inciter les gestionnaires d'infrastructures à une gestion efficace, ou à la tarification binomiale, structurée autour d'un tarif fixe et d'un tarif variable, à même de permettre un usage optimisé de l'infrastructure.



ÉVALUATION DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE 2012/34/UE SUR L'ESPACE FERROVIAIRE UNIQUE EUROPÉEN

Dans le cadre de l'évaluation, par la Commission européenne, de la mise en œuvre de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen, l'ART a apporté son éclairage par le biais du *Single European Railway Area Forum (SERAF)* sur les différents sujets qu'elle est amenée à traiter dans le cadre de ses missions : état des lieux du développement du marché des services ferroviaires de voyageurs, barrières à

l'entrée ou encore rôle des régulateurs dans la mise en œuvre de la directive. Le régulateur a également participé à la rédaction du rapport de l'IRG-Rail publié en octobre 2024. L'ART a échangé avec la Commission sur le développement des services ferroviaires à grande vitesse en France en mai 2024, et contribué aux réflexions sur le modèle des entreprises verticalement intégrées en septembre 2024.

FOCUS

L'ART et son homologue italien, l'Autorità di regolazione dei trasporti, ont conclu un protocole d'accord le 2 octobre 2024 pour l'échange d'informations et de bonnes pratiques sur des questions d'intérêt commun.

L'autorité française et l'autorité italienne sont parmi les autorités européennes dont les missions sont les plus proches. Elles sont en effet toutes deux compétentes pour assurer la régulation du secteur ferroviaire, des redevances aéroportuaires et des concessions d'autoroutes.

Le partenariat promeut la conduite d'activités et l'échange d'informations et d'expériences entre les autorités sur des questions réglementaires d'intérêt commun, la consultation réciproque sur la régulation du secteur des transports, sur la base de leurs travaux de recherche et de leurs apprentissages respectifs, en vue d'identifier des pistes d'amélioration et de bonnes pratiques.

Les questions d'intérêt commun couvertes par le protocole d'accord comprennent, sans s'y limiter :

- ◆ les missions, l'organisation et le fonctionnement des autorités ;
- ◆ l'observation des marchés régulés ;
- ◆ la régulation des concessions autoroutières ;
- ◆ la régulation des redevances aéroportuaires, conformément à la directive 2009/12/CE ;
- ◆ la régulation du marché du transport ferroviaire, conformément à la directive 2012/34/UE ;
- ◆ la régulation de la fourniture de services d'information multimodale ;
- ◆ les mesures temporaires et structurelles adoptées en France et en Italie en période de crise.



| LA PAROLE À...

Nicola Zaccheo,
président de l'Autorità
di regolazione dei trasporti



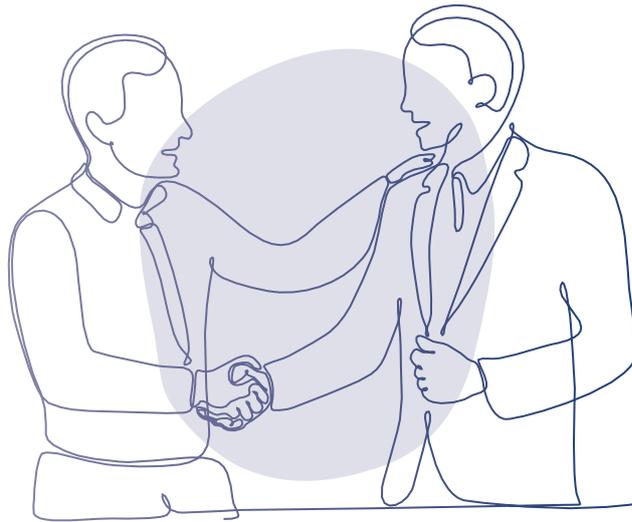
Lors d'une rencontre à Rome, le 2 octobre 2024, vous avez, avec Thierry Guimbaud, Président de l'ART, conclu un protocole d'accord pour l'échange d'informations et de bonnes pratiques sur des questions d'intérêt commun. Comment est née l'idée d'un partenariat entre les deux autorités ?

Le partenariat s'est développé sur la base d'une relation de longue date entre les autorités italienne et française de régulation des transports, dont les missions et le champ d'action sont devenus de plus en plus similaires et vastes. Une telle collaboration est sous-tendue par les objectifs mutuels d'améliorer le fonctionnement économique des transports et notamment l'expérience des voyageurs, et de favoriser un transport de marchandises plus efficace.

Si ce partenariat concerne les deux autorités française et italienne, la nécessité de coopération entre régulateurs économiques indépendants a pris de l'importance à mesure que les marchés concernés sont davantage confrontés à des défis communs, tels que les impératifs de rendre la mobilité durable et les systèmes de transport résilients aux chocs externes.



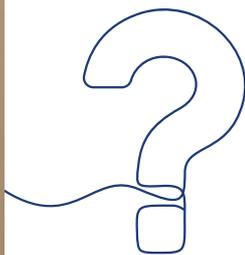
Ainsi, en signant le protocole d'accord, M. Guimbaud et moi-même avons reconnu que des échanges réguliers d'expériences et d'approches renforcent la capacité de nos institutions à accomplir leurs tâches, à améliorer leurs cadres réglementaires respectifs et à traiter des questions de transport à l'échelle nationale et transfrontalière.



Qu'attendez-vous de ce protocole d'accord ?

Le partenariat fournit un cadre pour les échanges entre les deux institutions, qui se poursuivent à tous les niveaux. La définition des approches réglementaires – qui, même lorsqu'elles sont harmonisées dans le droit de l'Union européenne, sont façonnées par des structures institutionnelles et des traditions juridiques distinctes – bénéficie de ces interactions.

Nous avons l'intention de coopérer dans différents domaines, allant de la surveillance des marchés de transport, en vue de répondre efficacement à leurs évolutions, à la régulation économique des modes que les deux autorités ont en commun : les concessions autoroutières, les redevances aéroportuaires et le transport ferroviaire. En outre, le partenariat pourra viser à l'amélioration de l'accès des voyageurs aux informations sur les voyages multimodaux et à développer des stratégies en cas de crise.



Quels sont les enjeux de la régulation économique dans les secteurs ferroviaire / autoroutier / aéroportuaire communs aux deux autorités ?

Les défis communs de la régulation économique sont multiples : utilisation efficace des ressources par les opérateurs et les gestionnaires d'infrastructure tout en couvrant les coûts et en réalisant des bénéfices raisonnables, garantie de l'accès à des services essentiels à des prix abordables et avec des normes de qualité adéquates, y compris dans les zones moins rentables, transparence tarifaire et protection contre les comportements

opportunistes, ou encore promotion des pratiques d'exploitation et des investissements qui réduisent l'impact environnemental.

Ces défis communs complexes renforcent la nécessité d'une collaboration interinstitutionnelle plus étroite entre homologues européens, ce à quoi répond le protocole d'accord signé par nos deux institutions.

CONSULTATIONS DES PARTIES PRENANTES EUROPÉENNES DANS LE CADRE DU PROJET STRATÉGIQUE 2024-2029 DE L'ART

Un certain nombre de compétences de l'ART découlent directement du droit de l'Union européenne. Alors que des évolutions législatives au niveau européen sont engagées, il était indispensable pour l'ART de consulter les parties prenantes européennes, afin d'enrichir sa réflexion pour l'élaboration des orientations stratégiques par les enjeux européens dans le secteur des transports.

Dans ce cadre, le collègue a effectué plusieurs rencontres. Il s'est notamment entretenu avec Magda Kopczynska, directrice générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, le 26 janvier 2024. Il a également rencontré Karima Delli, eurodéputée et présidente de la commission des transports et du tourisme, le 15 mars 2024.



POURSUITE ET APPROFONDISSEMENT DU DIALOGUE RÉGULIER AVEC LES SERVICES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

L'ART a rencontré à plusieurs reprises dans le courant de l'année 2024 les services de la Commission européenne, en particulier la Direction générale de la Mobilité et des Transports et la Direction générale de la Concurrence. Elle a notamment présenté à Kristian

Schmidt, directeur des transports ferroviaires à la Direction générale de la Mobilité et des Transports, et ses équipes, les travaux menés par le régulateur sur le cycle tarifaire 2024-2026 pour le réseau ferré français, le 17 mai 2024.



CONTRIBUER AUX RÉSEAUX EUROPÉENS DE RÉGULATION

IRG - RAIL

Depuis 2011, l'ART est membre du Groupe des régulateurs indépendants pour le ferroviaire (IRG-Rail), qui réunit les régulateurs ferroviaires de l'Union européenne et de certains États tiers. Il vise à assurer une approche cohérente dans l'interprétation et la mise en œuvre des textes européens pour les chemins de fer. 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.

Position de l'IRG-Rail sur la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités, contribution à l'évaluation de la directive 2012/34/UE par la Commission européenne, 12^e rapport d'observation des marchés ferroviaires, rapport sur les défis d'accès au réseau dans le cadre du déploiement de l'ERTMS, sont quelques-uns des travaux que l'IRG-Rail a réalisés en 2024 (pour plus de détails, voir le focus sur l'IRG-Rail dans le chapitre 1 « Réguler le ferroviaire » du rapport d'activité).

2024

Présidence de l'IRG-Rail assurée par Transportstyrelsen, le régulateur suédois

31

régulateurs

6

groupes de travail permanents

10

publications

+ 60

réunions des groupes de travail

EUROPEAN NETWORK OF RAIL REGULATORY BODIES (ENRRB)

Le 23 mai et le 10 décembre 2024 se sont tenues les réunions du *European Network of Rail Regulatory Bodies* (ENRRB), rassemblant, sous l'égide de la Commission européenne, le réseau des régulateurs ferroviaires. L'expérience des régulateurs en matière de services ferroviaires à grande vitesse, de modèle d'intégration verticale et de test d'équilibre

économique a notamment été évoquée dans le cadre de l'évaluation, par la Commission européenne, de la directive 2012/34/UE. Les réunions ont également permis de partager la position des régulateurs sur la proposition de règlement sur l'utilisation des capacités et d'échanger avec les services de la Commission européenne sur la billettique ferroviaire.

SINGLE EUROPEAN RAILWAY AREA FORUM (SERAF)

Le 12 juin et le 5 décembre 2024 se sont tenues les réunions plénières 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.

Trois sous-groupes ont été créés afin de traiter de sujets spécifiques, auxquels l'ART a activement contribué :

- l'évaluation de la directive 2012/34/UE ;
- les conditions commerciales et la tarification du réseau ;
- la consultation des parties prenantes par les gestionnaires d'infrastructure dans le cadre du règlement sur l'utilisation des capacités ferroviaires.

FORUM DE THESSALONIQUE DES AUTORITÉS DE SUPERVISION INDÉPENDANTES DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

Lieu d'échange entre autorités de supervision indépendantes des redevances des aéroports européens, le Forum de Thessalonique, dont l'ART est membre depuis qu'elle est compétente en matière aéroportuaire (2019), a pour but de clarifier et proposer des évolutions du cadre réglementaire européen, et de favoriser une

lecture stable et commune des dispositions européennes.

En 2024, l'ART a contribué à l'élaboration d'une note relative à la consultation des usagers et la transparence dans le cadre de la fixation du montant des redevances aéroportuaires qui sera publié courant 2025.

22.04.2024

Assemblée plénière du Forum de Thessalonique

13.11.2024

Assemblée plénière du Forum de Thessalonique

27 autorités nationales



Représentants d'usagers



LA CO-RÉGULATION D'INFRASTRUCTURES TRANSFRONTALIÈRES

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Depuis 2015, l'ART corégule, avec son homologue britannique, l'Office of Rail & Road (ORR), le tunnel sous la Manche, dans le cadre d'un comité

binational. Depuis 2016, elle rend ainsi, chaque année, un avis simple sur le document de référence du réseau d'Eurotunnel.

3

réunions du comité binational du tunnel sous la Manche

5

réunions de la Commission intergouvernementale (CIG)

08.02.24

Avis sur le document de référence annuel d'Eurotunnel¹



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

Le comité binational

Le comité binational anime les échanges entre les autorités afin de faire émerger des solutions permettant une prise de décision cohérente et coordonnée

Le comité binational supervise les activités du service permanent

Le service permanent soumet un programme de travail annuel

Le service permanent

Le service permanent conseille le comité binational dans ses fonctions en respectant les exigences de séparation entre les pouvoirs d'instruction et de décision au sein de chaque autorité

CONFÉRENCE SUR LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

Dans le cadre de leur coopération en matière de régulation économique, l'ART et l'ORR ont organisé conjointement, en juin 2024, une conférence dédiée aux flux ferroviaires transmanche. L'événement a rassemblé une grande diversité de parties prenantes, notamment plusieurs gestionnaires d'infrastructure et opérateurs d'installations de service concernés, ainsi que des entreprises ferroviaires fournissant ou souhaitant fournir des services de fret ou de voyageurs. Les échanges ont porté à la fois sur le rôle des régulateurs, et les leviers à leur disposition pour améliorer l'efficacité

de leur action, mais aussi, plus largement, sur l'état des flux ferroviaires transmanche et les pistes pour favoriser leur développement.

L'ART y était représentée par deux des membres de la délégation française du comité binational, Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, et Olivier Salesse, directeur de la régulation sectorielle des transports 1 (ferroviaire, RATP). Les membres du service permanent ont également participé à la conférence.

¹ Avis n° 2024-010 du 8 février 2024 relatif au document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche (DRE) pour l'horaire de service 2025.

| 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

24.10.2024

Homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse²

| L'OBSERVATION DES CORRIDORS DE FRET

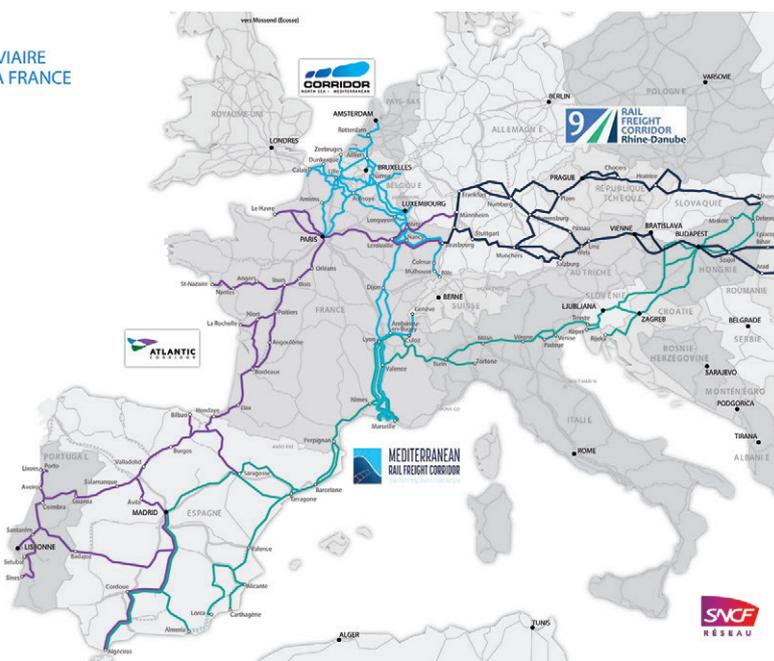
Les services de transport ferroviaire de marchandises peuvent emprunter les corridors de fret internationaux mis en place à travers l'Europe depuis 2010.

La France est irriguée par quatre corridors, dont le corridor Atlantique, pour lequel l'ART assure la fonction de régulateur-référent.

CORRIDORS DE FRET FERROVIAIRE TRAVERSANT LA FRANCE

- Corridor Atlantique
- Corridor Mer du Nord - Méditerranée
- Corridor Méditerranée
- Corridor Rhin-Danube

Mars 2021
Source : Atlas des Infrastructures
© SNCF Réseau



2

réunions
du comité exécutif
du corridor
Atlantique

1

réunion du comité
d'administration
du corridor
Rhin-Danube

UN REGARD INTERNATIONAL SUR LA RÉGULATION ÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS



Visite d'étude du ministère turc le 7 février 2024 relative à la mise en œuvre de la législation européenne dans le secteur des transports. Après une présentation générale des missions de l'ART et de l'impact des textes européens sur celles-ci, l'entretien a porté sur la mission d'observation des marchés de l'ART et la coopération avec les entités régulées dans le cadre de la collecte de données, ainsi que sur la contribution du régulateur à la préparation de textes réglementaires.



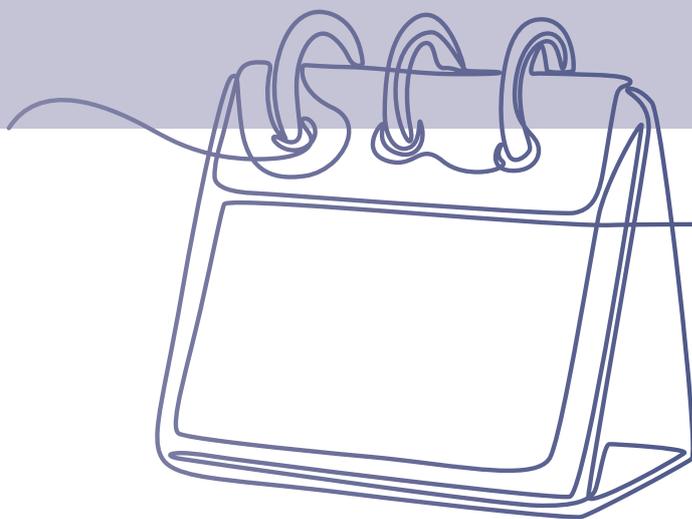
Visite d'étude du ministère vietnamien le 8 avril 2024 relative au système des transports français. Les échanges ont porté sur la régulation des transports en France par l'ART, en particulier dans les secteurs ferroviaire, aéroportuaire et autoroutier, sur le système de transport intelligent et le développement du train à grande vitesse dans un contexte d'ouverture à la concurrence.

Visite d'étude d'une délégation éthiopienne le 10 décembre 2024 relative au système des transports en Europe. Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, a présenté le rôle et les missions du régulateur, son organisation et son action de régulation, notamment dans le secteur ferroviaire.



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 communication des régulateurs.

ANNEXES : LES DATES CLÉS







JANVIER

11 JANVIER

Intervention de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, au débat organisé par la Chaire Gouvernance et Régulation de l'Université Paris-Dauphine sur le thème « Régulation et inflation ».

26 JANVIER

Publication par l'ART des recommandations au Gouvernement en vue de l'actualisation du contrat de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

29 JANVIER

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

FÉVRIER

8 FÉVRIER

Participation au comité stratégique de l'IRG-Rail.

MARS

13 MARS

Intervention de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, au webinaire de l'Autorité de la concurrence sur le thème « Nouveaux entrants sur les marchés ferroviaires : encore trop d'obstacles ? ».

15 MARS

Entretien de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, Florence Rousse et Sophie Auconie, vice-présidentes de l'ART, avec Karima Delli, députée européenne et présidente de la commission des transports et du tourisme du Parlement européen.

23 MARS

Intervention de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, à l'assemblée générale de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT).

AVRIL

8 AVRIL

Rencontre entre Thierry Guimbaud, Président de l'ART, et une délégation du ministère des transports du Vietnam.

9 AVRIL

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Hervé Maurey et Marie-Claire Carrère-Gée, membres de la commission des finances du Sénat, dans le cadre du contrôle budgétaire sur un bilan d'étape et la préparation de l'échéance des contrats de concessions autoroutières.

24 AVRIL

Entretien de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, avec Christophe Béchu, ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.

30 AVRIL

Intervention de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, et Geneviève Lallemand-Kirche, directrice, adjointe au secrétaire général de l'ART, au colloque « Droit des mobilités » organisé à l'Université Paris-Dauphine.

MAI

2 MAI

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur le montage juridique et financier du projet d'autoroute A69.

14 & 15 MAI

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

22 MAI

Entretien de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, avec Patrice Vergriete, ministre chargé des Transports.

29 MAI

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire de l'Assemblée nationale sur les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire.

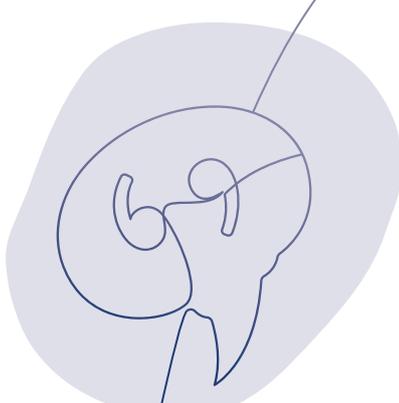
30 MAI

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par la commission d'enquête de l'Assemblée nationale sur le montage juridique et financier du projet d'autoroute A69.

JUIN

17 JUIN

Intervention de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, au colloque « Trains de nuit » au Sénat.





JUILLET

5 JUILLET

Réunion du comité de concertation des Rencontres gares routières.

10 JUILLET

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Marie-Claire Carrère-Gée et Hervé Maurey pour la commission des finances du Sénat sur la directive Eurovignette.

18 JUILLET

Publication de l'étude de l'ART relative à l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France.

SEPTEMBRE

3 SEPTEMBRE

Nomination de Gaëlle Nguyen directrice de la Direction de la régulation sectorielle des transports 1 (Transports ferroviaires et RATP).

11 SEPTEMBRE

Participation de l'ART au comité stratégique de l'IRG-Rail.

16 SEPTEMBRE

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Christine Arrighi, rapporteure spéciale dans le domaine des transports pour la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire de l'Assemblée nationale, dans le cadre du projet de loi des finances pour 2025.

20 SEPTEMBRE

Troisième édition des « Rencontres gares routières » de l'ART, présidée par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART.

20 SEPTEMBRE

Intervention de Jordan Cartier, secrétaire général de l'ART, à l'occasion de la présentation de l'association ADN Mobilités, sur le thème « La concurrence dans la distribution des billets de transport, un pilier fondamental pour l'évolution du secteur ferroviaire ».

24 SEPTEMBRE

Conférence de presse relative aux orientations stratégiques de l'ART pour la période 2024-2029.

25 SEPTEMBRE

Intervention de Geneviève Lallemand-Kirche, directrice, adjointe au secrétaire général, au salon international InnoTrans.

OCTOBRE

2 OCTOBRE

Signature par Thierry Guimbaud, Président de l'ART, de l'accord de partenariat entre les autorités française et italienne de régulation des transports.

7 OCTOBRE

Première édition des « Rencontres données de mobilité » de l'ART, présidée par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART.

8 OCTOBRE

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Danièle Brulebois, rapporteure pour avis sur les crédits transports terrestres 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 de 2025.

10 OCTOBRE

Publication du code de bonne conduite et de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau.

17 OCTOBRE

Intervention de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, au congrès de la Fédération Nationale des transports de Voyageurs (FNTV) sur le thème « Comment garantir l'accès aux transports pour tous ? ».

22 & 23 OCTOBRE

Audition de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par Hervé Maurey, rapporteur spécial de la mission « Transports terrestres et maritimes », Philippe Tabarot, rapporteur pour avis sur la mission « transports ferroviaires, fluviaux et maritimes » et Olivier Jacquin, rapporteur pour avis sur la mission « transports routiers » pour le Sénat dans le cadre du projet de loi de finances pour l'année 2025.

NOVEMBRE

26 NOVEMBRE

Participation de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, à la quatrième rencontre annuelle du « fret ferroviaire du futur », organisée par Objectif OFF, sur le thème « Quelles visions et perspectives pour le fret ferroviaire ? ».

27 & 28 NOVEMBRE

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

27 NOVEMBRE

Publication des premières décisions de règlements de différends en matière de services numériques multimodaux.

30 NOVEMBRE

Publication du troisième rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières.

DÉCEMBRE

3 DÉCEMBRE

Intervention de Thierry Guimbaud, président de l'ART, au congrès de l'Union des Aéroports Français (UAF), sur le thème « Quelle régulation pour le secteur aéroportuaire ? ».

10 DÉCEMBRE

Rencontre entre Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, et une délégation des ministères des transports et des finances éthiopiens.

ANNEXES : LES AVIS & DÉCISIONS







FERROVIAIRE

ACCÈS TARIFAIRE & OPÉRATIONNEL AUX INFRASTRUCTURES ESSENTIELLES DU SYSTÈME FERROVIAIRE

◆ Avis n° 2024-008 du 1^{er} février 2024

Fixation de la redevance d'infrastructure relative à la couverture des pertes des systèmes électriques pour 2024.

◆ Avis n° 2024-009 du 1^{er} février 2024

Document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024 modifié et 2025.

◆ Avis n° 2024-010 du 8 février 2024

Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe Transmanche (DRE) pour l'horaire de service 2025.

◆ Avis n° 2024-016 du 29 février 2024

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 2025.

◆ Avis n° 2024-022 du 21 mars 2024

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 2024.

◆ Avis n° 2024-029 du 30 avril 2024

Trois accords-cadres de capacité négociés entre SNCF Réseau et la société Ilisto 1-4-6, filiale de la société Kevin Speed, concernant les lignes à grande vitesse Paris-Lyon, Paris-Lille et Paris-Strasbourg.

◆ Avis n° 2024-037 du 28 mai 2024

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2024.

◆ Décision n° 2024-038 du 28 mai 2024

Adoption de lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de services conventionnés de transport de voyageurs prévues par le règlement n° 1370/2007 du 23 octobre 2007.

◆ Avis n° 2024-053 du 11 juillet 2024

Document de référence et de tarification des prestations de sûreté de la SNCF pour l'horaire de service 2024 (GSPR).

◆ Avis n° 2024-060 du 5 septembre 2024

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

◆ Avis n° 2024-077 du 24 octobre 2024

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par les sociétés SNCF Voyageurs Sud Azur, SNCF Voyageurs Étoile d'Amiens et SNCF Voyageurs Loire Océan dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2025 et 2026.

◆ Avis n° 2024-078 du 24 octobre 2024

Rendu à la demande de l'Autorité de la concurrence portant sur des pratiques du groupe SNCF.

◆ Avis n° 2024-082 du 21 novembre 2024

Document de Référence des Gares (DRG) de SNCF Gares & Connexions pour l'année 2025.

◆ Avis n° 2024-086 du 12 décembre 2024

Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Combustible pour l'horaire de service 2025 (ORC 2025).

PROJETS DE TEXTES RÉGLEMENTAIRES

◆ Avis n° 2024-006 du 25 janvier 2024

Projet de décret relatif aux demandes de données du gestionnaire d'infrastructure ferroviaire et portant diverses dispositions d'adaptation du droit ferroviaire.

◆ **Avis n° 2024-021 du 14 mars 2024**

Projet d'arrêté fixant la liste des infrastructures ferroviaires locales ne revêtant pas une importance stratégique pour le marché ferroviaire européen.

◆ **Avis n° 2024-031 du 30 avril 2024**

Projet d'arrêté relatif à l'agrément de sécurité mentionné par le décret n° 2022-664 du 25 avril 2022 relatif à la sécurité de l'exploitation de services locaux de transport ferroviaire de voyageurs.

◆ **Avis n° 2024-048 du 27 juin 2024**

Projet de décret fixant la mesure dans laquelle les lignes locales à faible trafic d'une longueur ne dépassant pas 100 kilomètres qui sont utilisées pour le trafic de fret peuvent être utilisées pour des services de transport de voyageurs.

◆ **Avis n° 2024-049 du 27 juin 2024**

Projet de décret relatif à la sécurité des transports publics guidés et deux projets d'arrêtés relatifs, respectivement, aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés à vocation de loisir, touristique ou historique et aux dossiers de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains.

RÈGLEMENTS DE DIFFÉRENDS

◆ **Décision n° 2024-083 du 21 novembre 2024**

Abrogation de la décision n° 2023-065 du 21 décembre 2023 relative au différend entre la Région Nouvelle-Aquitaine et la société SNCF Réseau.

◆ **Décision n° 2024-089 du 19 décembre 2024**

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

PROCÉDURE EN MANQUEMENT

◆ **Décision n° 2024-014 du 8 février 2024**

Ouverture d'une instruction afin de procéder à la recherche et à la constatation de manquements de la société SNCF Réseau à ses obligations résultant de la décision de l'Autorité de régulation des transports n° 2022-059 du 28 juillet 2022.

PERFORMANCE & TRAJECTOIRES FINANCIÈRES DE SNCF RÉSEAU & SNCF VOYAGEURS

◆ **Avis n° 2024-002 du 18 janvier 2024**

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.

◆ **Avis n° 2024-030 du 30 avril 2024**

Mise en œuvre au titre de l'année 2023 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030

◆ **Avis n° 2024-051 du 2 juillet 2024**

Modification des règles de séparation comptable de SNCF Voyageurs.

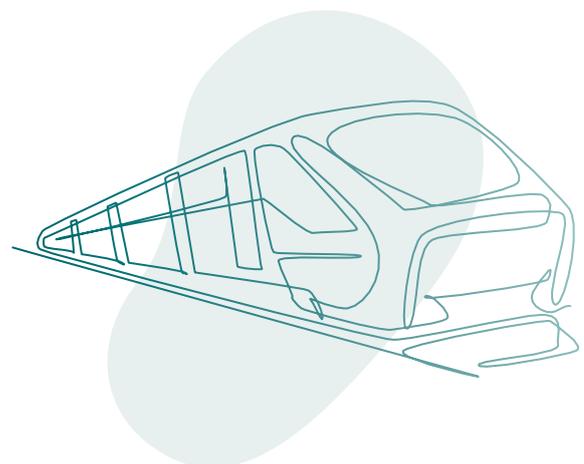
◆ **Avis n° 2024-085 du 5 décembre 2024**

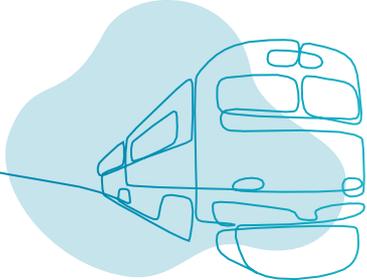
Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2025.

COOPÉRATION EUROPÉENNE

◆ **Décision n° 2024-039 du 28 mai 2024**

Modification (i) de l'accord de coopération entre l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières et l'Office of Rail and Road en matière de régulation économique de la Liaison Fixe transmanche et (ii) du Règlement intérieur relatif aux objectifs, à la composition, au périmètre de travail et à l'administration du comité binational et du service permanent.





TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

◆ Avis n° 2024-012 du 8 février 2024

Fixation de la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) versée par Île-de-France Mobilités pour la période de préfiguration 2021-2024.

◆ Décision n° 2024-024 du 28 mars 2024

Fixation du montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle versée par Île-de-France Mobilités à la Régie autonome des transports parisiens (RATP) au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris pour l'année 2024.

◆ Avis n° 2024-055 du 23 juillet 2024

Tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP pour 2024.

◆ Avis n° 2024-063 du 3 octobre 2024

Fixation de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la Régie autonome des transports parisiens (RATP) au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris pour la période de préfiguration 2024-2029.

◆ Avis n° 2024-079 du 24 octobre 2024

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.

◆ Décision n° 2024-088 du 19 décembre 2024

Décision relative à la fixation du montant de la contribution forfaitaire prévisionnelle versée par Île-de-France Mobilités à la Régie autonome des transports parisiens au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique pour l'année 2025.



AUTOROUTES

CONTRÔLE DES PROJETS DE CONTRAT DE CONCESSION

◆ Avis n° 2024-041 du 11 juin 2024

Projet de contrat pour la mise en concession de l'autoroute A412 entre Machilly et Thonon-les-Bains (Haute-Savoie).

CONTRÔLE DES CONTRATS D'EXPLOITATION DES INSTALLATIONS ANNEXES (PASSATION ET CESSIION)

◆ Avis n° 2024-004 du 25 janvier 2024

Procédure de passation, par la société Atlandes, de contrats portant sur l'exploitation d'un service de recharge pour véhicules électriques (véhicules légers), y compris la conception, la construction, l'installation, le raccordement et l'entretien/maintenance ultérieurs des infrastructures et équipements correspondants, sur les aires de Porte des Landes Est, Porte des Landes Ouest, Océan Est et Océan Ouest situées sur l'autoroute A63.

◆ Avis n° 2024-011 du 8 février 2024

Procédure de passation, par la société ASF, de huit contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), sur les aires de Tricastin et Orange Le Grès, situées sur l'autoroute A7, sur les aires de Gigean Nord, Loupian, Bages et Gasparets, situées sur l'autoroute A9, ainsi que sur les aires de Boisredon et Saint-Caprais, situées sur l'autoroute A10.

◆ Avis n° 2024-017 du 29 février 2024

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 annexes à caractère commercial sur les aires de Meillac et Saint Léger Ouest situées sur l'A10, sur l'aire de Marguerittes Sud située sur l'A9 ainsi que sur l'aire de Chavanon située sur l'autoroute A89.

◆ Avis n° 2024-018 du 29 février 2024

Procédure de passation, par la société ASF, 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 électrique pour poids lourds sur l'aire de Trémentines située sur l'autoroute A87.

◆ Avis n° 2024-019 du 29 février 2024

Procédure de passation, par la société Cofiroute, de huit contrats portant sur la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), sur les aires de Boutroux, Héron Cendré et la Dauneuse, situées sur l'autoroute A10, sur les aires de Cellier, Launay et Le Mans nord, situées sur l'autoroute A11, ainsi que sur les aires de la Chaussée de César et Quincy, situées sur l'autoroute A71.

◆ Avis n° 2024-046 du 27 juin 2024

Procédure de passation, par la société APRR, d'un contrat portant sur la démolition, la construction et/ou la rénovation, l'entretien des installations et l'exploitation des activités commerciales sur l'aire de Gevrey-Chambertin Est située sur l'autoroute A31.

◆ Avis n° 2024-047 du 27 juin 2024

Procédure de passation, par la société Escota, d'un contrat portant sur la conception, la construction et /ou la rénovation, le réaménagement, l'exploitation, l'entretien et la maintenance d'installations annexes à caractère commercial assurant des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et d'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques sur l'aire de La Bigue, située sur l'autoroute A57.

◆ Avis n° 2024-061 du 5 septembre 2024

Procédure de passation, par la société Sanef, d'un contrat portant sur la conception, la construction et/ou la rénovation, le réaménagement, l'exploitation, l'entretien et la maintenance d'installations annexes à caractère commercial assurant des activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration sur l'aire Villers-Bretonneux, située sur l'autoroute A29.

◆ Avis n° 2024-062 du 17 septembre 2024

Procédure de passation, par la société Arcour, d'un contrat portant sur la rénovation du bâtiment et des installations de distribution de carburant, la création d'une station de recharge pour poids lourds et l'exploitation des activités de distribution de carburant, de restauration, de boutique et d'IRVE poids lourds sur l'aire du Loiret située sur l'autoroute A19.

◆ Avis n° 2024-064 du 8 octobre 2024

Procédure de passation, par la société Alis, de quatre contrats portant sur l'exploitation de l'activité commerciale de service de stations de recharge pour véhicules légers électriques (lot 1), sur l'exploitation de l'activité commerciale de service de stations de recharge pour véhicules lourds électriques (lot 2) et sur l'exploitation des activités commerciales de restauration et de distribution automatique de boissons (lot 3) sur l'aire de Risle et Charentonne située sur l'autoroute A28 ainsi que sur l'exploitation des activités commerciales de restauration et de distribution automatique de boissons (lot 4) sur l'aire du domaine d'Harcourt situé sur l'autoroute A28.

◆ Avis n° 2024-075 du 17 octobre 2024

Procédure de passation, par les sociétés Sanef et SAPN, de deux contrats portant sur l'exploitation de plusieurs activités incluant la distribution de carburant, la recharge électrique pour poids lourds, la boutique et la restauration sur l'aire de Vironvay Nord située sur l'autoroute A13 ainsi que sur l'aire de Saint-Eloi située sur l'autoroute A25.

◆ Avis n° 2024-076 du 17 octobre 2024

Procédure de passation, par la société Sanef, de trois contrats portant sur l'exploitation de plusieurs activités incluant la distribution de carburant, la recharge électrique pour poids lourds, la boutique et la restauration sur l'aire de Beuzeville Nord sur l'autoroute A13, l'aire de la Sentinelle Est sur l'autoroute A2 ainsi que sur l'aire de Saint-Hilaire-Cottes sur l'autoroute A26.

Avis n° 2024-084 du 21 novembre 2024

Projet de cession de dix contrats conclus avec la société ASF portant sur l'exploitation d'un service de recharge pour véhicules électriques, y compris la conception, la construction, l'installation, le raccordement, l'entretien et la 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.

COMMISSION DES MARCHÉS DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES

Avis n° 2024-020 du 29 février 2024

Composition de la commission des marchés de la société Cofiroute.

Avis n° 2024-027 du 4 avril 2024

Projet de modification des règles internes de la commission des marchés de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Avis n° 2024-028 du 4 avril 2024

Composition de la commission des marchés de la société Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Avis n° 2024-032 du 23 mai 2024

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF).

Avis n° 2024-033 du 23 mai 2024

Projet de modification des règles internes de la commission des marchés de la société Autoroutes Esterel-Côte d'Azur, Provence, Alpes (Escota).

Avis n° 2024-034 du 23 mai 2024

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

Avis n° 2024-035 du 23 mai 2024

Projet de modification des règles internes de la commission des marchés de la société Cofiroute.

Avis n° 2024-036 du 23 mai 2024

Composition de la commission des marchés de la société Cofiroute.

Avis n° 2024-042 du 11 juin 2024

Composition de la commission des marchés de la société Cofiroute.

Avis n° 2024-044 du 27 juin 2024

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

Avis n° 2024-045 du 27 juin 2024

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF).

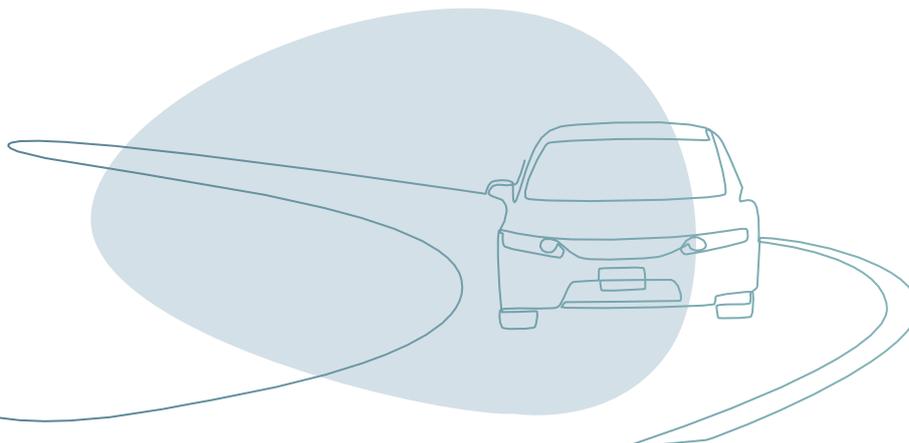
Avis n° 2024-057 du 23 juillet 2024

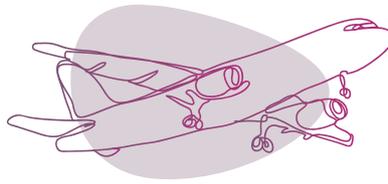
Reconduction d'un membre indépendant de la commission des marchés de la Société Française du Tunnel Routier du Fréjus (SFTRF).

SERVICE EUROPÉEN DE TÉLÉPÉAGE

Avis n° 2024-056 du 23 juillet 2024

Enregistrement de la société Mobilis en tant que prestataire du service européen de télépéage.





AÉROPORTUAIRE

HOMOLOGATION DES TARIFS DES REDEVANCES AÉROPORTUAIRES

◆ Décision n° 2024-001 du 18 janvier 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2024.

◆ Décision n° 2024-007 du 25 janvier 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry à compter du 1^{er} mai 2024.

◆ Décision n° 2024-023 du 21 mars 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon-Saint Exupéry à compter du 1^{er} mai 2024.

◆ Décision n° 2024-026 du 4 avril 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} juillet 2024.

◆ Décision n° 2024-040 du 30 mai 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares applicables à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac à compter du 1^{er} août 2024.

◆ Décision n° 2024-054 du 11 juillet 2024

Fixation des tarifs des redevances aéroportuares applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et Lyon Saint-Exupéry à compter du 1^{er} septembre.

◆ Décision n° 2024-059 du 29 août 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares applicables aux aéroports de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1^{er} novembre 2024.

◆ Décision n° 2024-081 du 24 octobre 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares de l'aéroport de Bâle Mulhouse à compter du 1^{er} janvier 2025.

◆ Décision n° 2024-087 du 12 décembre 2024

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuares applicables aux aéroports de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1^{er} avril 2025.

PROCÉDURE EN MANQUEMENT

◆ Décision n° 2024-003 du 18 janvier 2024

Ouverture d'une instruction afin de procéder à la recherche et à la constatation de manquements de la société concessionnaire Aéroports du Grand Ouest à ses obligations.

◆ Décision n° 2024-013 du 8 février 2024

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 de la société Aéroport Toulouse-Blagnac.

◆ Décision n° 2024-015 du 8 février 2024

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.

◆ Décision n° 2024-043 du 11 juin 2024

Ouverture d'une instruction afin de procéder à la recherche et à la constatation de manquements de la société Aéroport de Bordeaux-Mérignac à ses obligations.

TRANSVERSAL

◆ Décision n° 2024-025 du 28 mars 2024

Modification du règlement intérieur de l'Autorité de régulation des transports.

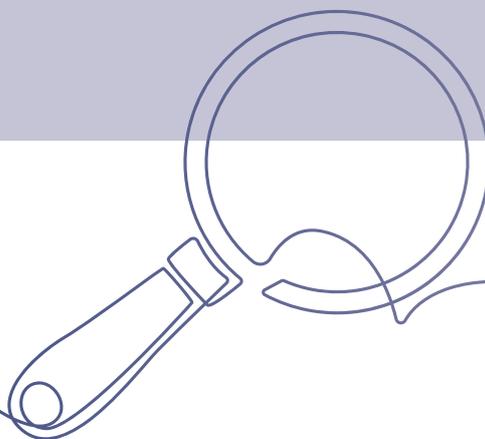
◆ Décision n° 2024-050 du 27 juin 2024

Modification du règlement intérieur de l'Autorité de régulation des transports.

◆ Décision n° 2024-058 du 23 juillet 2024

Accord de coopération entre l'Autorità di Regolazione dei Trasporti et l'Autorité de régulation des transports.

ANNEXES : RAPPORTS & ÉTUDES





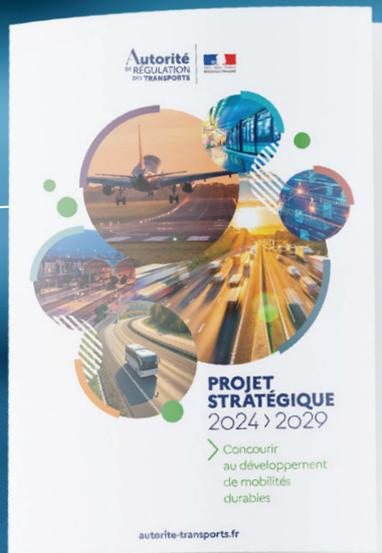
MULTISECTORIEL



Rapport sur le transport de voyageurs en France en 2022 (Rapport multimodal – volume 3)



Rapport d'activité 2023 de l'Autorité de régulation des transports



Projet stratégique 2024-2029 de l'Autorité de régulation des transports

FERROVIAIRE



Rapport sur le marché français du transport ferroviaire en 2022 – Rapport complet



Rapport sur le marché européen du transport ferroviaire en 2022



Rapport sur le code de bonne conduite et l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau

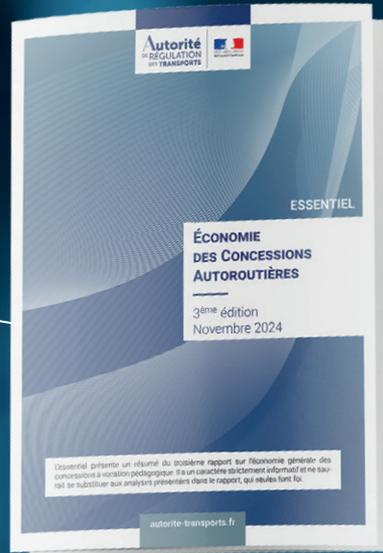


Rapport sur le marché français du transport ferroviaire en 2023 – L'Essentiel

AUTOROUTES



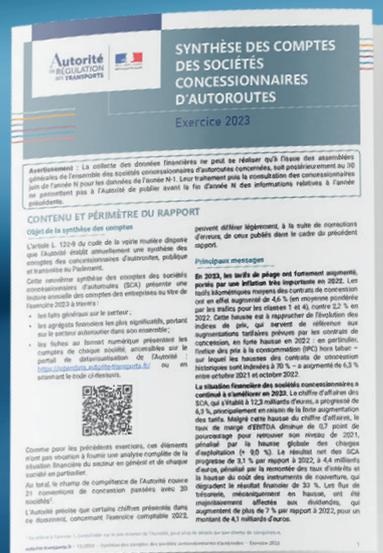
Rapport sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes pour l'exercice 2023



Rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières – L'Essentiel



Rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières – Rapport complet



Synthèse des comptes des sociétés concessionnaires d'autoroutes – Exercice 2023

AÉROPORTUAIRE

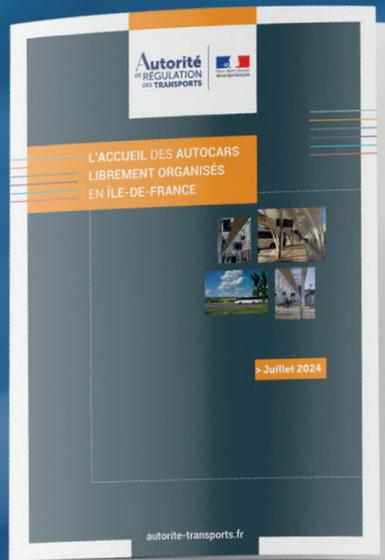


Rapport de suivi économique et financier des aéroports – Bilan 2023

AUTOCARS ET GARES ROUTIÈRES



Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2023



Rapport sur l'accueil des autocars librement organisés en Île-de-France

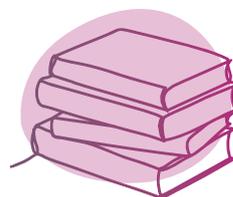


Bilan sur le marché du transport par autocar librement organisé portant sur le premier semestre 2024

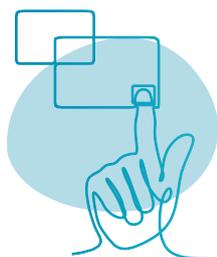
| LE KIOSQUE DE L'ART



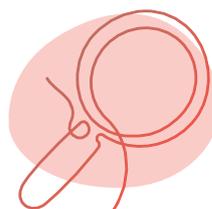
Rapports sectoriels
(ferroviaire, autocars, autoroutes),
bilan semestriels et synthèses
des consultations publiques.
Retrouvez les principales publications sur
autorite-transport.fr



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



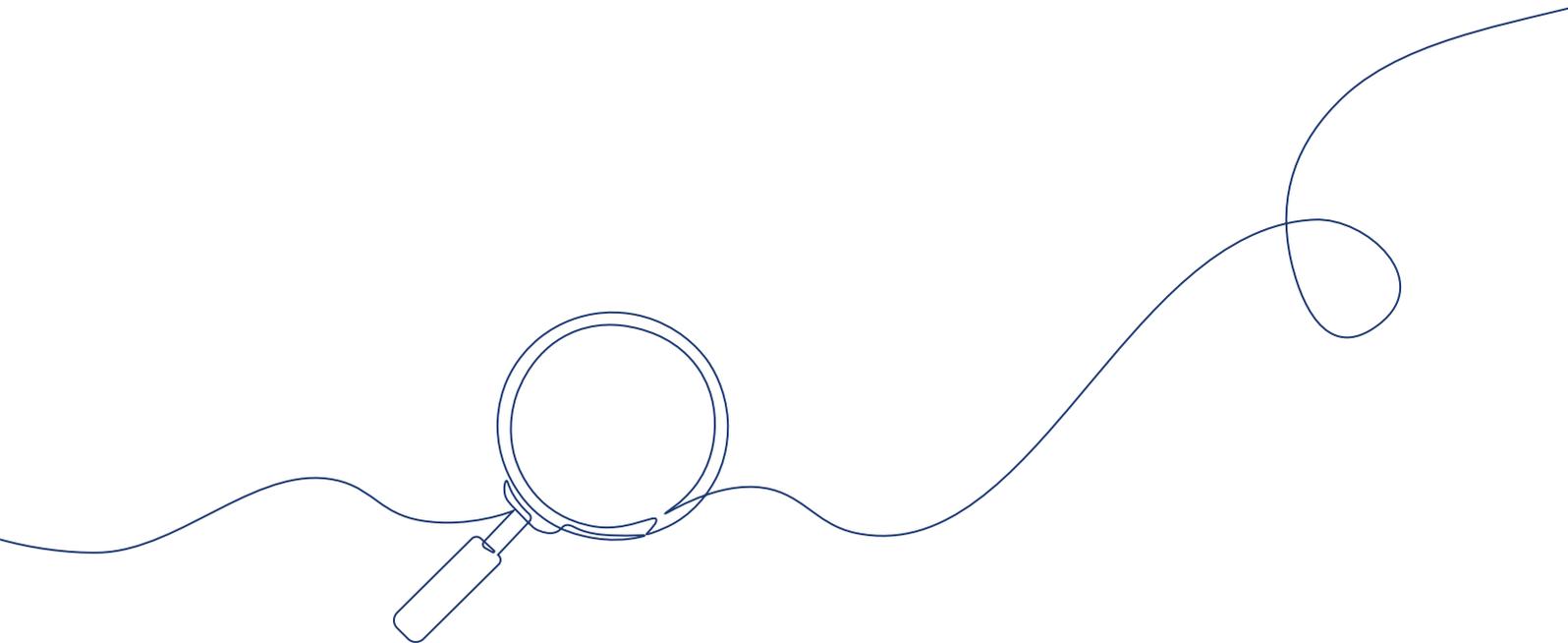
**Retrouvez les textes
de références sur**
autorite-transport.fr/les-textes-de-reference



**Consultez le glossaire des secteurs
régulés par l'ART sur**
autorite-transport.fr/glossaire



[linkedin.com/company/art-autorite-
de-regulation-des-transport/](https://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, secrétaire générale adjointe ; 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

« **La Parole à** » : nous remercions tous les auteurs de la rubrique « la parole à » qui se sont exprimés librement dans cette tribune. Les propos tenus dans cette rubrique n'engagent que leurs auteurs.

Conception et réalisation : ENOTIKOM, agence conseil en communication

Crédits photos : Freepik, Envato, Service communication de l'Autorité de régulation des transports, Hervé Tallon / StudiosLight Production.

Impression : Atelier central du Ministère des finances Bercy en 550 exemplaires.

Dépot légal : juillet 2025 - 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