

15  
Ans

d'actions pour  
des mobilités durables  
2010 | 2025

**Autorité**  
DE RÉGULATION  
DES TRANSPORTS







6

### 1. De l'ARAF à l'ART : 15 ans de régulation économique au service des mobilités

- ✦ La raison d'être du régulateur économique des transports et ses pouvoirs
- ✦ L'accroissement du champ d'action de l'ART
- ✦ Une gouvernance renforcée au gré de l'évolution des compétences
- ✦ Les valeurs de l'ART
- ✦ Un régulateur ancré dans son écosystème

### 2. 15 ans d'actions et des résultats tangibles pour les citoyens et l'économie



22

### 3. Les avancées et les réalisations dans les six secteurs des transports

- ✦ Secteur ferroviaire
- ✦ Transport routier de voyageurs par autocar
- ✦ Secteur autoroutier
- ✦ Secteur aéroportuaire
- ✦ Transports publics urbains en région Île-de-France
- ✦ Données et services numériques de mobilité



24

### 4. Les perspectives et les enjeux d'avenir pour la régulation des mobilités

- ✦ Enjeux transversaux
- ✦ Enjeux sectoriels



50

### 5. Ils font l'ART



56



## 15 années de régulation au cœur des mobilités

**Créée en 2009, l'Autorité célèbre en 2025 quinze années d'engagement au service des mobilités.** Devenue en une décennie et demie une institution de référence, elle a vu ses compétences s'élargir progressivement, au rythme des transformations du secteur.

Initialement constituée comme **Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf)**, elle s'est d'abord attachée à préparer l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire. Son action a permis de bâtir un cadre économique, technique et juridique solide, favorisant l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché domestique. Cette dynamique est aujourd'hui bien réelle : 51 services ferroviaires librement organisés ont été notifiés, des opérateurs alternatifs sont entrés sur le marché, avec des effets tangibles en matière d'offre, de fréquentation, de prix et de qualité de service.

En 2015, des compétences nouvelles ont été confiées à l'Araf pour réguler les autocars longue distance, l'accès aux gares routières et les autoroutes concédées : elle est ainsi devenue l'**Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer)**. Depuis cette

date, 2 279 nouvelles intentions d'exploiter un service de transport par autocar ont été notifiées au régulateur. Cette nouvelle offre de transport a permis et permet encore aujourd'hui aux voyageurs de se déplacer sur l'ensemble du territoire français à bas prix et avec un impact environnemental réduit. S'agissant du secteur autoroutier concédé, l'action du régulateur a permis aux usagers d'économiser plus de 700 millions d'euros sur les péages et la distribution de carburant sur les aires de service.

En 2019, l'Arafer a vu ses missions étendues au secteur aéroportuaire, aux transports urbains en Île-de-France et aux données et services numériques de mobilité, devenant l'**Autorité de régulation des transports (ART)**. Depuis sa prise de compétence, le régulateur a permis de limiter la hausse des coûts d'accès aux infrastructures aéroportuaires de 76 millions d'euros et a

contribué à l'émergence d'un cadre réglementaire pluriannuel rénové, appelé à se déployer dans les années à venir. Son action auprès de la RATP a permis d'engager le groupe dans une démarche de maîtrise et d'optimisation des coûts des activités monopolistiques régulées. Grâce aux campagnes de contrôle qu'elle a menées et aux décisions de règlements de différends qu'elle a rendues, l'ART a contribué à l'amélioration de la qualité de l'information des voyageurs en permettant une plus large publication de données de meilleure qualité et accompagné le développement de services de billetterie numérique multimodale.

**Ces quinze années ont été émaillées par des réalisations emblématiques dans les différents secteurs régulés par l'Autorité, au service de l'intérêt général :** recommandations formulées sur les projets de contrats de performance entre l'État et SNCF Réseau et travaux visant à éclairer la vision cible du réseau ferroviaire à horizon 20 ans, étude sur l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, rapports sur l'économie générale des concessions dressant un retour d'expérience complet du modèle concessif et esquissant des analyses et recommandations sur l'avenir des autoroutes concédées, rapport sur les solutions d'accueil des autocars longue distance dans les gares routières franciliennes, rapport portant préconisations sur l'évolution du cadre de régulation aéroportuaire, publication de lignes directrices relatives à l'appréciation des niveaux de coût moyen pondéré du capital des périmètres régulés des aéroports relevant du champ de compétence de l'ART, premières décisions de règlements de différends dans le secteur des services numériques multimodaux ou encore rapports sur le marché du transport en France.

**Ces avancées ont été rendues possibles grâce à la légitimité que l'Autorité a su bâtir, portée par l'engagement de ses présidents successifs :** Pierre Cardo, de 2010 à 2016, Bernard Roman de 2016 à 2022, et Philippe Richert, qui a assuré l'intérim jusqu'à ma nomination fin décembre 2023. Tous ont porté haut et fort la voix du régulateur. L'implication sans faille des membres du collège et des agents au cours de ces quinze dernières années a permis au régulateur de mener à bien ses missions.

**Dans un contexte où l'enjeu de mobilités plus accessibles, de qualité et durables est au cœur des préoccupations, la régulation demeure un levier puissant de transformation.** C'est pourquoi j'ai souhaité engager un « acte II » de la régulation, fondé sur un projet stratégique qui guidera l'action de l'ART jusqu'en 2029.

**Alors que nous célébrons ce quinzième anniversaire, je vous invite à découvrir dans ce document les temps forts de l'activité de l'ART,** ses dossiers emblématiques, ainsi que les grands défis identifiés pour les années à venir. Et surtout, je tiens à rendre hommage à l'ensemble des collaboratrices, collaborateurs et membres du collège, dont le travail et l'engagement font la force de l'ART.

**Thierry Guimbaud**

**Président de l'Autorité  
de régulation des transports**



# 1.

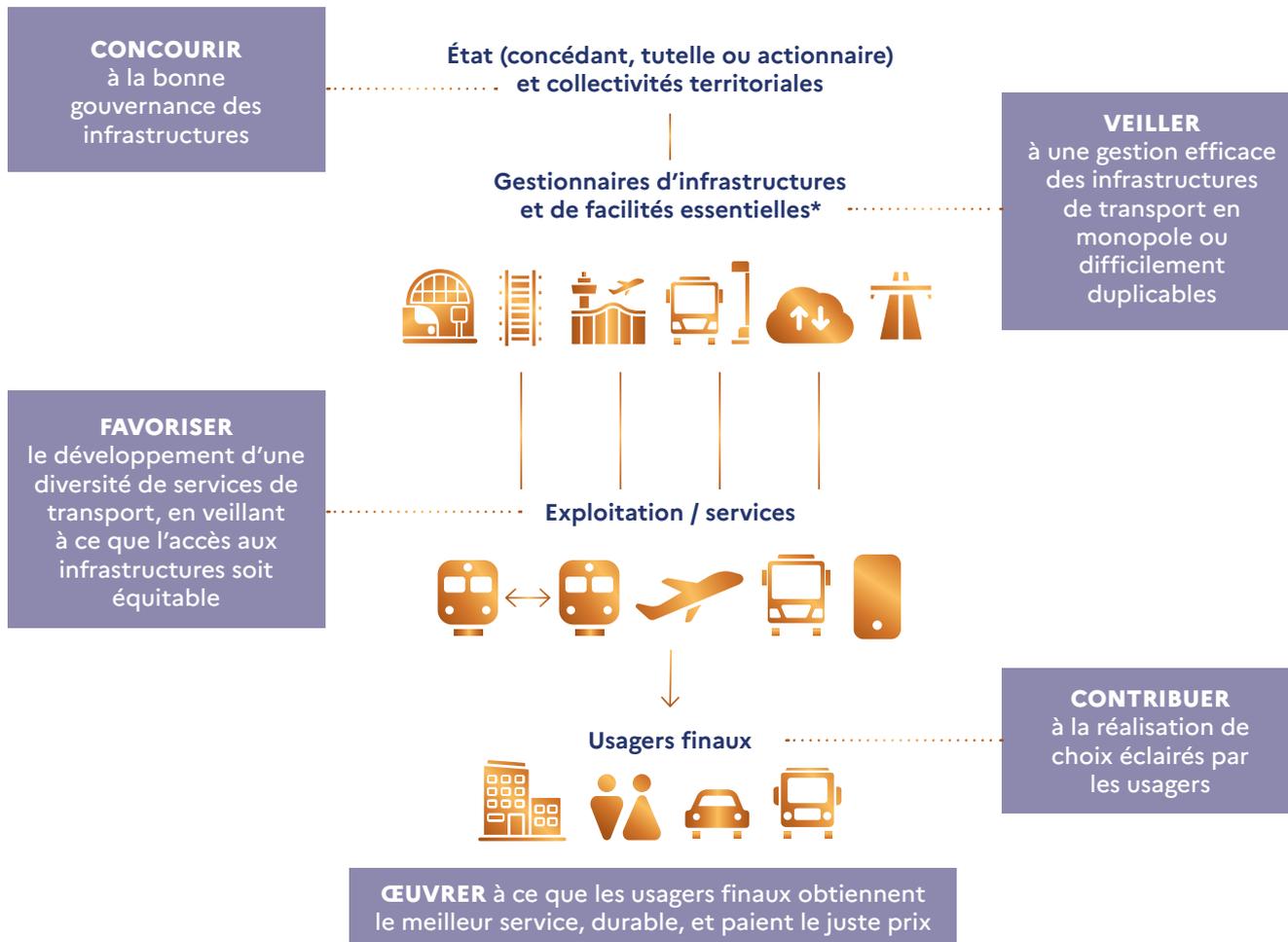
## **De l'ARAF à l'ART : 15 ans de régulation économique au service des mobilités**

# La raison d'être du régulateur économique des transports et ses pouvoirs

L'ART<sup>1</sup> œuvre, depuis 15 ans, au développement de mobilités de qualité, au meilleur prix, pour servir au mieux les besoins de déplacements des citoyens et entreprises. Grâce à ses pouvoirs, elle crée le cadre d'un accès équitable aux infrastructures de transport et à leur gestion efficiente, afin de concourir au développement des services qui les utilisent.

Le caractère monopolistique ou quasi-monopolistique des infrastructures et activités essentielles sur lesquelles s'appuient les mobilités (réseau ferré, autoroutes, aéroports ou même données de mobilité) nécessite qu'elles fassent l'objet d'une régulation. Lorsque l'État est également partie prenante économique, par exemple en étant actionnaire d'opérateurs en concurrence, cette régulation doit en outre être indépendante.

## Le rôle de l'ART



<sup>1</sup> Dans un objectif de clarté et de simplicité, « ART » est utilisé dans l'ensemble du présent document pour désigner l'Autorité de régulation des transports, bien que celle-ci ait porté différentes dénominations depuis sa création en 2009 (Araf, Arafer).

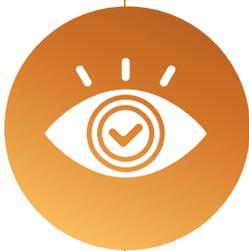
\*Les infrastructures et facilités essentielles, telles que le réseau ferré les gares ferroviaires ou les installations aéroportuaires, sont des biens, services ou ressources non substituables et strictement nécessaires pour exercer une activité économique donnée.

## Afin d'exercer ses missions de régulateur économique, l'ART dispose de quatre types de compétences

### ENCADRER

En précisant, lorsque c'est nécessaire, le cadre juridique ou son interprétation par le biais :

- ✦ d'un pouvoir réglementaire délégué par le législateur dans certaines matières ;
  - ✦ En 2014, le régulateur use pour la première fois de son pouvoir réglementaire supplétif pour préciser les règles du jeu de l'allocation de sillons ferroviaires et introduire de nouvelles obligations pour SNCF Réseau, notamment en matière d'organisation et de stabilité des travaux.
- ✦ de lignes directrices.
  - ✦ Lignes directrices relatives à la notification des nouveaux services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs et à la mise en œuvre du test d'équilibre économique (2019).
  - ✦ Lignes directrices portant sur la rémunération des capitaux des gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires (2023).



### ARBITRER

Les différends entre les parties prenantes du secteur pour tout ce qui a trait aux conditions d'accès aux installations, facilités et ressources essentielles, et plus largement à l'ouverture à la concurrence de certains secteurs.

- ✦ La résolution, en 2020 et 2021, de règlements de différends par l'ART a permis à deux régions, Provence-Alpes-Côte-d'Azur et Hauts-de-France, de disposer des données (jusqu'alors non communiquées par SNCF Voyageurs) nécessaires pour conduire des appels d'offres et organiser leurs services de transport ferroviaire régionaux.
- ✦ La résolution, en 2024, de règlements de différends par l'ART a permis 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.

# ÉCLAIRER

De manière factuelle et objective, les pouvoirs publics, les citoyens et les parties prenantes pour un meilleur fonctionnement du secteur, par le biais d'avis consultatifs, de rapports et d'études.

- ✦ Études sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs - (2018, 2022)
- ✦ Rapport sur les scénarios de long terme du réseau ferroviaire (2022-2042) - (2023)
- ✦ Rapports sur l'économie générale des concessions autoroutières - (2020, 2023 et 2024)
- ✦ Rapports de suivi économique et financier des aéroports - (2023 et 2024)
- ✦ Rapport sur le marché du transport en France (2021, 2022, 2024 et 2025)



# CONTRÔLER

Les tarifs des redevances d'accès appliqués par les gestionnaires d'infrastructures ainsi que le respect, par ces derniers, de leurs obligations, notamment vis-à-vis des opérateurs de transport, par le biais d'avis et décisions juridiquement contraignants ou consultatifs, et d'éventuelles sanctions en cas de manquements.

- ✦ Entre 2016 et 2022, 300 M€ de péages ont pu être économisés par les usagers des autoroutes à l'issue de l'intervention du régulateur.
- ✦ En 2023, l'ART use, pour la première fois de son histoire, de son pouvoir de sanction et sanctionne SNCF Réseau pour manquement à ses obligations de transparence vis-à-vis d'opérateurs de fret.



# L'accroissement du champ d'action de l'ART



2009 - 2015



2015 - 2019



depuis 2019

Créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire national, l'ART a vu, entre 2015 et 2019, son périmètre de compétences élargi progressivement par la loi à six secteurs. Cette montée en puissance reflète à la fois l'évolution des cadres législatifs européens et nationaux et la nécessité d'assurer des conditions de concurrence équitables sur des marchés en constante mutation.

Le législateur complète régulièrement les pouvoirs de l'ART dans chaque secteur, afin de lui permettre d'intervenir de manière efficace dans l'exercice de ses missions.

## Date de prise de compétence effective par l'ART



2010

### Secteur ferroviaire

« concourt au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national », notamment en contrôlant les redevances et en veillant à la qualité des conditions d'accès du réseau, des gares et autres facilités essentielles ferroviaires

### Transport routier de voyageurs par autocar

« concourt, dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes, [...], au bon fonctionnement du marché », notamment

- ✦ en « menant des études et toute action d'information »
- ✦ en contrôlant les règles d'accès aux aménagements et gares routières
- ✦ en rendant un avis conforme sur les projets d'interdiction ou limitation par une autorité organisatrice de nouveaux services de transport par autocar librement organisés de 100 km ou moins

2015





2016

### Secteur autoroutier

- ✦ « veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier »
- ✦ « peut [...] recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes actions d'information nécessaires dans le secteur des autoroutes concédées »
- ✦ « veille à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés [de travaux, fournitures ou services passés par un concessionnaire d'autoroute pour les besoins de la concession] »

### Secteur aéroportuaire

- ✦ « homologue les tarifs des redevances pour services rendus [...] et leurs modulations »
- ✦ « assure un suivi économique et financier des aéroports », notamment de ceux « dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes »

2019



2020

### Secteur des services numériques de mobilité

- ✦ veille à « la mise à disposition des données nécessaires à l'information voyageurs » et à leur bonne réutilisation
- ✦ veille au respect des « modalités d'accès aux services [numériques] de vente » et des « obligations applicables [à la distribution numérique de titres de transport à l'échelle essentiellement locale et régionale] »



2020

### Transports publics urbains en région Île-de-France

- ✦ « est compétente pour le réseau de métro et le réseau express régional [...], pour le réseau de transport public du Grand Paris » : elle émet notamment des avis conformes
- ✦ sur la rémunération de l'activité de gestionnaire de l'infrastructure (métro, RER) et de gestionnaire technique (Grand Paris) versée par Île-de-France Mobilités
- ✦ sur la tarification des services de sûreté applicable aux opérateurs

## Une gouvernance renforcée au gré de l'évolution des compétences

L'élargissement progressif du champ de compétence de l'ART s'est accompagné d'une évolution de l'organisation et de la composition de son collège, organe décisionnel et stratégique.

Le collège constitue l'organe décisionnel de l'ART et adopte, à ce titre, des avis, décisions et recommandations relevant de l'ensemble du champ de compétence de l'ART, à l'exception des décisions de sanction. Il est aujourd'hui composé de

cinq membres permanents : un président et deux vice-présidents nommés par décret du Président de la République et deux vice-présidents nommés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat.

Les membres du collège sont choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques, des infrastructures de transport ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau. L'indépendance du collège est notamment garantie par le statut de ses membres qui sont nommés pour un mandat de six ans, non révocable et non renouvelable.



La composition du collège a progressivement évolué depuis la création de l'ART en 2009, à mesure que les compétences du régulateur ont été étendues.

### Principales évolutions de la composition du collège depuis 2009

## LOI N° 2009-1503

*du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports*

- ✦ Composition arrêtée à sept membres, dont un président, tous nommés par décret. Trois des membres autres que le président sont désignés respectivement par le président de l'Assemblée nationale, le président du Sénat et le président du Conseil économique, social et environnemental.
- ✦ À l'exception du président, les membres du collège sont renouvelés par tiers tous les deux ans. Le président est nommé pour six ans.

## LOI N° 2014-872

*du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire*

- ✦ Composition arrêtée à sept membres nommés par décret dont trois membres permanents (un président et deux vice-présidents) nommés par le Président de la République et par les présidents de l'Assemblée nationale et du Sénat, et quatre membres non permanents nommés par le Gouvernement.

## LOI N° 2019-1428

*du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM)*

- ✦ Création de deux sièges supplémentaires de vice-présidents, nommés par décret du Président de la République sur proposition du Gouvernement, portant à cinq le nombre de membres permanents.
- ✦ Les membres non permanents ne sont pas remplacés à l'issue de leurs mandats.

**De gauche à droite en haut :**

Henri Lamotte, Jacques Bernot,  
Jean Puech, Dominique Bureau  
et Daniel Tardy

**De gauche à droite en bas :**

Claude Martinand et Pierre Cardo



2010  
2012

2012  
2014



**De gauche à droite en haut :**

Michel Savy, Jean-François Bénéard,  
Dominique Bureau, Henri Lamotte  
et Daniel Tardy

**De gauche à droite en bas :**

Anne Bolliet et Pierre Cardo

**De gauche à droite :**

Jean-François Bénéard, Marie Picard,  
Pierre Cardo, Anne Yvrande-Billon,  
Michel Savy, Yann Pétel  
et Anne Bolliet



2014  
2016

2016  
2018



**De gauche à droite en haut :**

Marie Picard, Yann Pétel,  
Cécile George, Anne Bolliet  
et Michel Savy

**De gauche à droite en bas :**

Anne Yvrande-Billon  
et Bernard Roman

**De gauche à droite :**  
Philippe Richert, Marie Picard,  
Bernard Roman, Anne Yvrande-Billon,  
Cécile George et Yann Pétel



2018  
2020

2020  
2022



**De gauche à droite :** Marie Picard,  
Florence Rousse, Philippe Richert,  
Bernard Roman, Sophie Auconie,  
Patrick Vieu et Cécile George

**De gauche à droite :** Florence Rousse,  
Philippe Richert, Sophie Auconie et  
Patrick Vieu



2022  
2023

2024



**De gauche à droite :** Patrick Vieu,  
Florence Rousse, Thierry Guimbaud,  
Philippe Richert et Sophie Auconie

## Collège actuel

**De gauche à droite :** Sophie Auconie,  
Thierry Guimbaud, Florence Rousse  
et Patrick Vieu



2010 | 2016



**Pierre Cardo**

**Président**



*L'établissement de l'ART  
et les premières actions*

Nommé président de la toute nouvelle Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) en 2009, le mandat de Pierre Cardo a posé les fondations de la régulation ferroviaire en France. Sous son mandat, l'Araf a su affirmer son indépendance et s'est fait une place dans le paysage des transports en France. En 2015, à la faveur de l'élargissement de ses compétences au secteur autoroutier concédé et au transport routier de voyageurs, l'Araf est devenue Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), marquant ainsi une première étape vers une régulation multimodale.

2016 | 2022



**Bernard Roman**

**Président**



*L'élargissement des compétences  
et le passage à un régulateur  
multimodal*

Sous la présidence de Bernard Roman, le régulateur sectoriel a consolidé son rôle parmi les acteurs du secteur des transports. Alors que l'Arafer accomplissait des avancées majeures pour le bon fonctionnement des transports dans les secteurs dont elle avait déjà la charge, le législateur a étendu en 2019 ses compétences aux grands aéroports, aux transports publics urbains en Île-de-France et aux services numériques de mobilité. Devenu Autorité de régulation des transports (ART), le régulateur a poursuivi son action en faveur des mobilités dans un contexte bouleversé par des crises successives, notamment la crise sanitaire et le retour de l'inflation.

2022 | 2023



**Philippe Richert**

Président par intérim



*La consolidation du rôle et des missions de l'ART*

Alors que le régulateur dispose désormais d'un ensemble de leviers pour contribuer au bon fonctionnement des six secteurs que couvre son champ d'activité, la présidence par intérim de Philippe Richert pendant dix-sept mois a prouvé que l'ART était établie dans son écosystème et écoutée. Approfondissant le dialogue avec ses parties prenantes et confirmant son expertise technique, financière et juridique, le régulateur s'est attaché à poursuivre son action au regard des enjeux de transition écologique, de maîtrise des prix et de qualité de service qui traversent le secteur des transports.

DEPUIS 2024



**Thierry Guimbaud**

Président



*Le passage à l'« acte II » de la régulation pour de meilleures mobilités*

Forte du travail accompli et de l'expertise acquise depuis sa création en 2009, sous l'impulsion de Thierry Guimbaud, l'ART ambitionne de concourir, avec les outils propres à la régulation économique, au développement de mobilités durables en s'inscrivant dans les grandes orientations de la politique des transports. L'ART s'est ainsi dotée d'un projet stratégique qui guidera son action jusqu'en 2029 en tenant compte des enjeux propres à chacun des secteurs régulés et des préoccupations des citoyens, telles que l'accessibilité des transports, la qualité des infrastructures et du service rendu aux usagers, la transition écologique et l'aménagement du territoire.

## Les valeurs de l'ART

Intérêt général, impartialité, dialogue et expertise, qui ont toujours inspiré l'action de l'ART, constituent aujourd'hui les valeurs fortes qui guident son travail quotidien.

### Intérêt général

L'ART, en tant qu'autorité publique, exerce des missions servant l'intérêt général.

L'engagement quotidien des équipes de l'ART bénéficie directement aux utilisateurs des infrastructures et services de transport régulés : autorités organisatrices de la mobilité, entreprises de transport et usagers finaux.

L'ART promeut plus largement une culture de travail interne fondée sur la qualité du travail individuel et collectif, la collaboration et l'amélioration continue, permettant à chacun d'être pleinement acteur de la réussite collective et de l'atteinte des objectifs de l'ART.

L'utilité collective des missions confiées à l'ART constitue un moteur de motivation et d'engagement des collaborateurs.

L'impartialité est une valeur fondamentale de l'ART qui traduit une volonté de neutralité et d'équité dans le traitement des parties prenantes, d'objectivité et de transparence dans ses décisions et avis.

L'ART mène ses analyses de manière impartiale, en tenant compte des positions de l'ensemble des acteurs lors de ses instructions.

L'indépendance vis-à-vis de l'ensemble des acteurs du secteur est une condition *sine qua non* de cette impartialité. Elle implique une responsabilité importante de l'ART et suppose la sécurisation de ses moyens financiers et humains.

En interne, l'impartialité est la ligne de conduite collective garantie par le respect des règles de déontologie qui s'imposent à tous.

**Impartialité**

# Dialogue

L'ART s'attache à mener un dialogue ouvert, constructif et régulier avec l'ensemble des acteurs du secteur.

Ce dialogue lui est essentiel pour enrichir ses avis et décisions et nourrir sa compréhension des secteurs régulés.

Les consultations publiques et les auditions permettent de recueillir l'éclairage des parties prenantes sur des problématiques spécifiques. L'ART s'efforce également de consulter les acteurs concernés avant de publier ses rapports et études.

Plus largement, l'écoute et le dialogue constituent des pratiques que l'ART s'attache à faire vivre tant dans son fonctionnement interne, que dans ses relations quotidiennes avec les parties prenantes.

Pour garantir la fiabilité de son action, l'ART conjugue connaissance du secteur des transports, rigueur méthodologique et savoir-faire.

Alliant des compétences variées – économiques, juridiques, financières, sectorielles, analyses de données –, le collège de l'ART et ses services s'assurent de la qualité de l'ensemble de ses décisions, études et recommandations, en veillant à la fiabilité des données mobilisées, l'objectivité de ses analyses et la rigueur des méthodes et raisonnements tant juridiques, économiques que financiers.

L'ART porte un intérêt particulier au maintien et au développement constant des compétences de ses équipes afin de se saisir en continu des nouveaux enjeux du secteur.

Expertise

## Un régulateur ancré dans son écosystème

L'ART a, au fil des ans et de l'élargissement à de nouveaux secteurs, développé les relations avec les parties prenantes (pouvoirs publics, opérateurs économiques, organisations représentatives du secteur, etc.) à l'échelle nationale comme européenne. Les relations avec son écosystème sont essentielles pour mener à bien ses missions.

### L'ART et son écosystème



#### Acteurs institutionnels et organisateurs des mobilités

(Institutions européennes, Parlement, Gouvernement et services de l'État, autorités organisatrices des mobilités)



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

Audition de Thierry Guimbaud (au centre), Président de l'ART, par la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat, présidée par Jean-François Longeot (à gauche) sur la régulation des concessions autoroutières et le transport ferroviaire, le 28 mai 2025.



Bernard Roman, Président de l'ART (devant), Yann Pétel, Cécile George, membres du collège de l'ART, Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'ART, Marie Picard, membre du collège de l'ART, Richard Ferrand, président de l'Assemblée nationale et Philippe Richert, vice-président de l'ART (de gauche à droite), lors des 10 ans de l'ART à l'Assemblée nationale, le 29 janvier 2020.





## Partenaires académiques

(tels que les équipes de recherche en économie et droit de la régulation de Paris et Toulouse Schools of Economics et de l'Université Paris-Dauphine notamment)



Pierre Cardo (à droite), Président de l'Araf et Jean Tirole (à gauche), président de la Toulouse School of Economics, lors de la conférence économique organisée par l'Araf, le 26 mai 2013.



Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'Arafer et les représentants des régulateurs ferroviaires européens à l'assemblée plénière de l'IRG-Rail à Paris, le 12 avril 2017.



## Régulateurs nationaux et européens

(tels que l'ADLC, la CRE ou l'ARCEP\*, groupes européens des régulateurs ferroviaires et aéroportuaires, Office of Rail & Road notamment)



## Usagers finaux (voyageurs et transporteurs)



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



Visite par Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, de la tour de contrôle et de la salle d'approche de l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle, le 11 juillet 2023.



## Acteurs économiques du secteur

(gestionnaires d'infrastructure, opérateurs de transport, utilisateurs des facilités essentielles régulées)



Intervention de Sophie Auconie (au centre), vice-présidente de l'ART, aux Rencontres Données de mobilité 2025, le 13 juin 2025.

# 2.

**15 ans d'actions et  
des résultats tangibles  
pour les citoyens  
et l'économie**

## La raison d'être du régulateur économique des transports et ses pouvoirs

Dans le respect de ses missions de régulateur économique sectoriel, l'ART a œuvré, depuis sa création, en faveur d'un secteur des transports compétitif et efficace, dans l'intérêt des usagers et des opérateurs utilisant les infrastructures de transport. Son action a donné lieu à des résultats tangibles au bénéfice des citoyens et de l'économie.



### 700 M€

Depuis qu'elle est compétente dans le secteur autoroutier concédé, l'ART a permis de faire bénéficier aux usagers des autoroutes d'une économie de plus de 700 millions d'euros, dont une économie de 400 millions d'euros sur la distribution de carburant et de 300 millions d'euros sur les péages, équivalente à 15 % des hausses qui étaient initialement envisagées.



### 2 279

C'est le nombre d'intentions d'exploiter un nouveau service de transport routier de voyageurs notifiées à l'ART depuis octobre 2015, date à laquelle l'arrivée de nouveaux opérateurs est possible sur le réseau routier français. Depuis la libéralisation de ces services, cette nouvelle offre de transport permet aux usagers de se déplacer sur l'ensemble du territoire français à bas prix et avec un impact environnemental réduit.



### 76 M€

Depuis sa prise de compétence dans le secteur aéroportuaire en 2019, l'ART a permis de limiter les hausses de tarifs payés par les compagnies aériennes pour leur utilisation des infrastructures aéroportuaires de près de 76 millions d'euros.



### - 3,5 %

C'est le pourcentage de baisse du tarif horaire des prestations de sûreté réalisées par le GPSR jour de la RATP approuvé par l'ART pour l'année 2024 par rapport à la proposition initiale. L'action de l'ART vise notamment à vérifier que la RATP tient compte de la notion d'opérateur efficace dans l'élaboration de ses tarifs de prestations de sûreté.



### 35 % & 134 %

L'action de l'ART concernant les données numériques de mobilité a contribué, depuis les premiers contrôles en 2022, à une augmentation de 35 % des données publiées concernant les horaires programmés des transports collectifs et une couverture quasi-complète en France des services publics et des opérateurs privés. Cette action est encore plus importante concernant les données en temps réel (horaires de passage effectifs, perturbations) dont la publication a augmenté de 134 % entre 2022 et 2025, permettant ainsi de fournir une information fiable aux voyageurs.



### 51

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

# 3.

## **Les avancées et les réalisations dans les six secteurs des transports**

## Secteur ferroviaire

Depuis sa création, l'ART accompagne l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs et œuvre à l'amélioration de la gouvernance et de la performance des infrastructures essentielles du système ferroviaire. Elle promeut une utilisation effective et optimale du réseau par les entreprises ferroviaires de voyageurs et de fret, dans le cadre financier déterminé par les pouvoirs publics.

### Chiffres-clés



**419 avis  
et décisions**

rendus par l'ART dans le secteur ferroviaire  
depuis sa création



**8 éditions**

du rapport sur l'observation du marché  
français du transport ferroviaire



**13 contributions**

au rapport d'observation  
des marchés de l'IRG-Rail



**10 lots**

de services conventionnés attribués à  
l'issue d'une mise en concurrence, sur une  
cinquantaine prévus, à mi-2025



**15 %**

de hausse de la fréquentation  
des trains depuis 2019

## Les réalisations majeures de l'ART dans le secteur ferroviaire

Alors que l'ouverture à la concurrence est devenue une réalité concrète en France, l'ART continue de s'assurer, avec les outils qui sont les siens, du bon développement du marché du transport ferroviaire. Au travers de ses pouvoirs d'avis, juridiquement contraignants ou simples, de règlements de différends et de sanction, le

régulateur a activement contribué, depuis sa création, à la mise en place de conditions tarifaires et opérationnelles favorables à l'ouverture à la concurrence. Celle-ci s'est concrétisée avec l'arrivée d'opérateurs alternatifs pour les services librement organisés depuis 2021 et, pour les services conventionnés, depuis 2025.

### L'action de l'ART relative à la performance financière et industrielle de SNCF Réseau

**Le contrat de performance, conclu entre SNCF Réseau et l'État, vise à mettre en œuvre la politique de gestion et la stratégie de développement du réseau ferroviaire dont l'État définit les orientations. Il constitue, à cet égard, un élément essentiel de la régulation économique de l'infrastructure ferroviaire ainsi que de la confiance des acteurs dans le système ferroviaire, par la transparence qu'il doit apporter.**

**Dans ce cadre, l'action de l'ART permet de contribuer au bon fonctionnement du système ferroviaire et d'inciter le gestionnaire d'infrastructure à une plus grande performance.**

✦ Le régulateur a rendu deux avis en 2017 et en 2022<sup>2</sup>, concernant, respectivement, les projets de contrat de performance 2017-2026 et 2021-2030.

✦ Saisie sur le suivi de la mise en œuvre du contrat et sur son projet d'actualisation pour la période 2017-2026<sup>3</sup>, l'ART a formulé un certain nombre de recommandations, constatant que le document présentait des insuffisances, notamment les trajectoires financières, peu crédibles ou auditables.

✦ Pour la période 2021-2030, l'ART a été saisie à deux reprises<sup>4</sup> du suivi de la mise en œuvre du contrat et a formulé des recommandations dans le cadre de l'actualisation du contrat à venir<sup>5</sup> afin que le contrat de performance constitue l'outil central de gouvernance du réseau qu'il devrait être.

<sup>2</sup> Avis n° 2017-036 du 29 mars 2017 relatif au projet de contrat pluriannuel de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2017-2026 et avis n° 2022-009 du 8 février 2022 relatif au projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

<sup>3</sup> Avis n° 2018-035 du 14 mai 2018 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2017 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2017-2026, avis n° 2019-038 du 20 juin 2019 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2018 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2017-2026 et décision n° 2019-039 du 20 juin 2019 relative aux recommandations formulées dans le cadre de l'actualisation du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2020-2029.

<sup>4</sup> 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 et avis n° 2025-042 du 6 mai 2025 relatif à la mise en œuvre au titre de l'année 2024 du contrat pluriannuel de performance conclu entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030.

<sup>5</sup> 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.

Constatant l'absence de vision-cible pour le réseau dans le projet de contrat pour la période 2021-2030, l'ART a souhaité éclairer le débat public en réalisant des travaux prospectifs visant à présenter les évolutions prévisibles de la consistance du réseau à horizon 20 ans, en fonction des moyens mobilisés. Elle a ainsi publié, en juillet 2023, une étude sur les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français<sup>6</sup> dans laquelle deux scénarios ont été explorés.

- ✦ L'ART souligne que le maintien des trajectoires d'investissement prévues par le contrat de performance 2021-2030 pour le renouvellement et la modernisation du réseau entraînerait le gestionnaire d'infrastructure dans une spirale de paupérisation industrielle.
- ✦ À l'inverse, le scénario « transition écologique » permettrait de rajeunir et moderniser l'infrastructure, préservant ainsi l'essentiel du réseau actuel, et d'enclencher une dynamique

vertueuse alignée avec les objectifs de transition écologique des transports. Ce second scénario correspond notamment à une augmentation de 1,5 milliard d'euros (valeur 2021) en moyenne sur la période 2022-2042 des investissements en faveur de la régénération et de la modernisation du réseau.



Le régulateur continue de suivre attentivement l'évolution de la performance du gestionnaire d'infrastructure dans le cadre de ses différents avis et études, en formulant des recommandations visant à garantir une trajectoire financière soutenable et à améliorer l'efficacité de la gestion du réseau. Ses recommandations portent également sur la qualité du service rendu, en veillant à la pertinence des indicateurs de performance, à la transparence des coûts et à la mise en place de mécanismes incitatifs favorisant une meilleure productivité.



<sup>6</sup> Rapport sur les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français (2022-2042).

## Les leviers tarifaires au service de la modernisation du réseau ferroviaire

Les leviers tarifaires doivent permettre de répondre aux besoins massifs d'investissement dans la régénération et la modernisation du réseau tout en favorisant un usage optimal de l'infrastructure.

Le système de tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire est fondé sur un équilibre entre, d'une part, son utilisation effective et optimale, afin de ne pas écarter des circulations capables d'acquitter au moins le coût directement imputable, et, d'autre part, un autofinancement le plus large possible des investissements de régénération et de modernisation du réseau par son gestionnaire. L'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire librement organisés est de nature à améliorer cet équilibre, par un accroissement du nombre de circulations et, par conséquent, des recettes associées tout en maîtrisant l'évolution des péages ferroviaires.

Le régulateur dispose de trois leviers pour contribuer au bon fonctionnement du système ferroviaire dans sa dimension tarifaire :

- ✦ vérifier que le produit des péages ne dépasse pas le coût complet de gestion de l'infrastructure, qui en constitue le plafond, en étant exigeant auprès de SNCF Réseau sur la justification de ses coûts ;
- ✦ assurer que ce coût est bien celui d'un opérateur efficace pour un niveau donné de qualité de service, c'est-à-dire que SNCF Réseau est un gestionnaire d'infrastructure performant ;
- ✦ favoriser des évolutions de structure tarifaire qui permettent une utilisation effective et optimale du réseau.



Sur ce dernier point, l'ART a veillé, dans le cadre du cycle tarifaire 2024-2026, à ce que l'indexation dynamique des péages s'accompagne d'une évolution en profondeur de structure des péages ferroviaires. En particulier, SNCF Réseau a mis en place :

- ✦ pour les services librement organisés, une plus forte différenciation des péages selon la capacité contributive des circulations (tarification de type « Ramsey-Boiteux »). En pratique, les péages peuvent ainsi aller du simple au triple sur la ligne à grande vitesse entre Paris et Lyon, en fonction de l'horaire et de la taille des trains ;
- ✦ pour les services conventionnés, une tarification à double composante, dite binomiale : chaque circulation s'acquitte uniquement du coût qui lui est directement imputable et les coûts fixes sont couverts par l'acquittement d'un forfait pour la mise à disposition de l'infrastructure.

**Cependant, les péages ferroviaires, historiquement plus élevés en France du fait des choix faits par les pouvoirs publics, peuvent constituer un frein à l'entrée sur le marché,** qui requiert par ailleurs des investissements très importants, notamment pour l'achat du matériel roulant. Afin de faciliter la venue de nouveaux entrants, le droit de l'Union européenne et le droit national permettent au gestionnaire d'infrastructure d'accorder à ces derniers des réductions temporaires des péages applicables, sous réserve de ne pas contrevenir aux principes de tarification de l'accès à l'infrastructure.

**À ce titre, l'outil de la tarification négociée permet de favoriser le développement de nouveaux services et l'utilisation effective et optimale du réseau.** Ce mécanisme permet à un candidat de négocier le niveau des redevances avec le gestionnaire d'infrastructure, sous le contrôle du régulateur.

**Le régulateur intervient afin de vérifier que la tarification négociée entre le gestionnaire d'infrastructure et l'entreprise ferroviaire respecte certaines conditions,** notamment (i) n'est pas susceptible d'entraver l'accès au réseau ou le développement de la concurrence, (ii) ne va pas à l'encontre du principe selon lequel l'accès au réseau ferré national doit être accordé de manière équitable et non discriminatoire et (iii) est en cohérence avec les contraintes économiques, financières, juridiques et techniques du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

**Depuis la mise en œuvre de cet outil en France, le régulateur a rendu quatre avis conformes sur des tarifs négociés entre SNCF Réseau et des entreprises ferroviaires :**

- ✦ en mai 2022 pour l'offre grande vitesse de Trenitalia France entre Paris et Lyon ;
- ✦ en décembre 2023, pour l'offre grande vitesse de Trenitalia France entre Paris et Modane via Lyon ;
- ✦ en novembre 2023, pour les services de transport de voyageurs de Renfe Viajeros entre Marseille et Madrid et entre Lyon et Barcelone ;
- ✦ en mai 2025, l'offre grande vitesse de Trenitalia France entre Paris et Marseille.

D'ores et déjà, ce sont entre 50 et 100 M€ de majorations tarifaires supplémentaires, toutes choses égales par ailleurs, qui ont été perçues par SNCF Réseau grâce à l'entrée de nouveaux acteurs sur le système ferroviaire.

## Les leviers de l'ART pour garantir un accès équitable, non discriminatoire et transparent au réseau ferroviaire

L'infrastructure ferroviaire étant exploitée en monopole, l'exercice d'une concurrence effective suppose que les opérateurs ferroviaires puissent accéder au réseau ferré national, sur le marché aval des services de transport de voyageurs et de marchandises. Le droit de l'Union européenne<sup>7</sup>, transposé en droit national, prévoit ainsi, d'une part, que les opérateurs ferroviaires aient un droit d'accès, dans des conditions équitables, non discriminatoires et transparentes, à l'infrastructure ferroviaire et, d'autre part, que le système de répartition des capacités permette à son gestionnaire de commercialiser les capacités disponibles et d'en faire une utilisation effective et optimale.

Dans ce cadre, le régulateur s'intéresse de près aux conditions opérationnelles d'accès au réseau

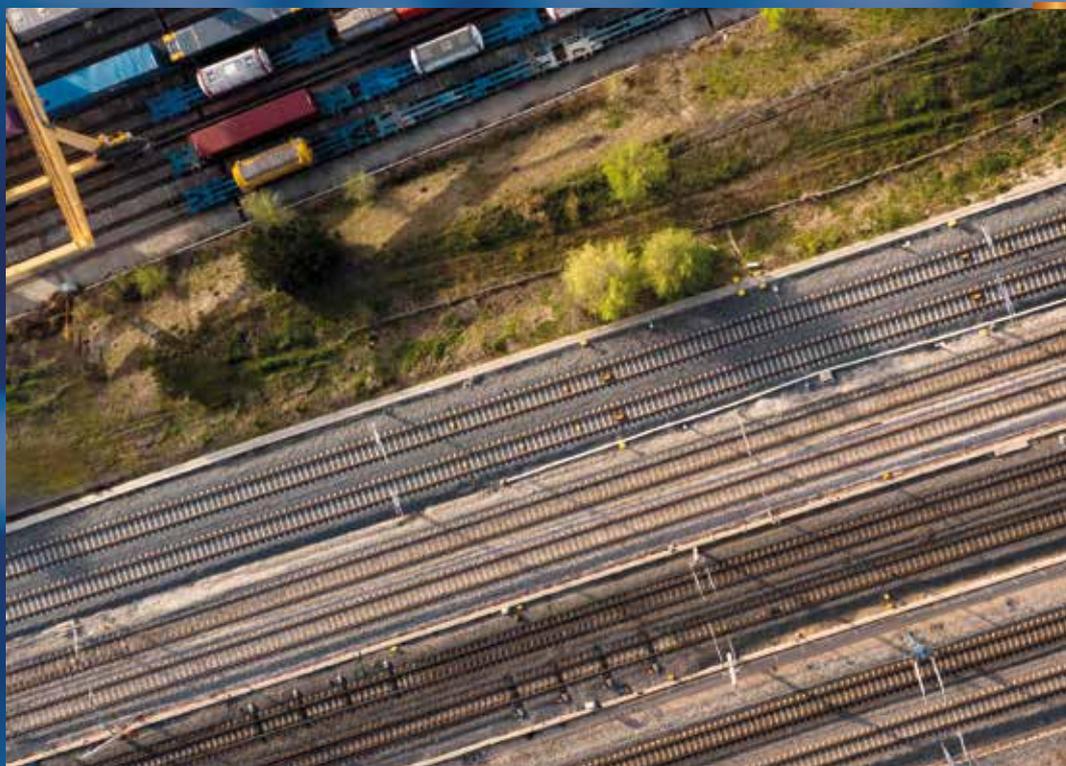
dont bénéficient concrètement les entreprises ferroviaires, et dispose de différents leviers, qui peuvent être juridiquement contraignants (avis conformes, injonctions, mécanisme « d'incitations réciproques », sanctions) ou non (avis motivés, études), afin d'améliorer les modalités de gestion et d'accès aux sillons.

✦ D'une part, s'agissant des leviers juridiquement non contraignants, l'ART rend un avis motivé sur les conditions d'accès figurant dans le document de référence du réseau publié chaque année par SNCF Réseau, telle que l'attribution des sillons, enjeu central pour la construction d'une offre de transport – fret ou voyageurs. Plus largement, l'ART s'est attachée à examiner ces conditions dans différentes études<sup>8</sup>.



<sup>7</sup> Notamment la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen.

<sup>8</sup> Notamment l'étude sur « Les équipements de sécurité embarqués, à l'heure de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport sur les lignes à grande vitesse », publiée en juillet 2022, l'étude sur « L'utilisation des voies de service » publiée en novembre 2022 et l'étude sur « Les accords-cadres pour le système ferroviaire français » publiée en novembre 2023.



✦ **D'autre part, l'ART dispose d'un certain nombre de leviers juridiquement contraignants.**

- ✦ Des plaintes déposées par quatre entreprises de fret en 2013 ont ainsi conduit à la création en 2014 d'un mécanisme d'« incitations réciproques » et à sa mise en œuvre à partir de 2015, incitant à la fois le gestionnaire d'infrastructure et les entreprises ferroviaires à rendre des sillons non utilisés le plus tôt possible, au risque de se voir appliquer des pénalités. Ce mécanisme a permis en quelques années de réduire de près de moitié les modifications de sillons, toutes causes confondues.
- ✦ L'ART a également enjoint à SNCF Réseau, à la suite d'un règlement de différend prononcé en juillet 2022<sup>9</sup>, de mettre en place un mécanisme incitatif à l'utilisation effective ou à la restitution expresse de la capacité réservée pour les travaux. Enfin, en juin 2023, l'ART a sanctionné SNCF Réseau à hauteur de deux millions d'euros pour manquement à l'obligation qui lui était faite de justifier les refus d'attribution de sillons<sup>10</sup>.

# FOCUS

<sup>9</sup> Décision n° 2022-059 du 28 juillet 2022 portant règlement des différends opposant Captrain France, T3M, Europorte France et Régiorail à SNCF Réseau concernant les procédures en lien avec l'allocation des sillons, l'encadrement et l'utilisation des capacités d'infrastructure réservées pour les travaux et les principes et procédures d'indemnisation.

<sup>10</sup> Décision n° CS-2023-001 du 27 juin 2023 de la commission des sanctions de l'ART.

## Transport routier de voyageurs par autocar

L'ART accompagne depuis 2015 l'ouverture à la concurrence du transport routier interurbain de voyageurs par autocars, dénommés « cars Macron » lors de la libéralisation<sup>11</sup>. Le régulateur veille à ce que les règles d'accès par les autocars longue distance aux gares routières soient équitables et à prix justes. Plus généralement, elle veille au bon fonctionnement de ce marché libéralisé, au bénéfice des usagers et des clients.

### Chiffres-clés

Des conditions d'accès aux gares routières équitables et à prix juste...



Les règles d'accès de

**plus de 100**

gares routières contrôlées



Des tarifs maintenus, en  
moyenne, en dessous de

**6 euros**

pour un toucher



... permettant l'essor d'un mode de transport durable et peu coûteux



**100 millions €**

d'économies par an par les usagers  
pour leurs frais de transports



**15 000  
tonnes de CO<sub>2</sub>**

émises en moins du fait du report  
de trajets en voiture vers l'autocar



**10 éditions**

du rapport sur l'observation du marché  
du transport par autocar et des gares  
routières en France

<sup>11</sup> En raison de la loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, portée par Emmanuel Macron, ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique, dite « loi Macron ».

## Les réalisations majeures de l'ART concernant le transport routier de voyageurs par autocar

Depuis la libéralisation du secteur en 2015, l'ART a œuvré en tant que tiers de confiance entre les différentes parties prenantes du secteur, en particulier s'agissant de l'accès aux gares routières. Elle a été amenée à intervenir à plusieurs reprises auprès de gestionnaires de gares routières pratiquant des tarifs excessifs et a joué un rôle de tiers de confiance pour faire émerger un consensus entre les transporteurs et les collectivités locales chargées de l'accueil des autocars longue distance.

### En 2019, le règlement de différend du Mont-Saint-Michel : une baisse de 50 % des tarifs pour refléter le juste prix du service

La société FlixBus France a saisi l'ART, le 28 août 2019, d'une demande de règlement de différend portant sur le tarif d'accès au parking du Mont-Saint-Michel, FlixBus estimant ce tarif trop important. Celui-ci s'élevait à 23 € en basse saison et 32 € en haute saison.

Les travaux de l'ART ont montré que ce tarif ne reflétait pas les coûts du service et

était donc excessif. En effet, l'instruction du régulateur a révélé que le coût des navettes permettant aux visiteurs de relier le parking au Mont-Saint-Michel était couvert, notamment, par le tarif de l'accès au parking.

L'ART a donc enjoint au gestionnaire du parking de fixer le tarif d'accès à 11 €, un montant conforme aux charges réellement supportées par celui-ci.

## En 2024, le projet de fermeture de la gare de Bercy-Seine : une médiation pour définir une stratégie d'accueil des autocars longue distance

Fin 2023, la ville de Paris a annoncé son intention de fermer la gare routière de Bercy-Seine. Cette décision faisait peser une menace sur l'existence même du secteur : première gare routière de France, la gare de Paris-Bercy accueille à elle seule chaque année environ 30 % des passagers des autocars librement organisés. Malgré des services offerts aux voyageurs encore insuffisants, elle reste essentielle pour les transporteurs car il s'agit de l'unique gare routière de grande capacité à Paris intra-muros.

C'est pourquoi l'ART a engagé une revue des sites franciliens susceptibles de recevoir le trafic d'autocars, afin de définir une stratégie régionale d'accueil sur le long terme. Les travaux menés avec les acteurs du secteur ont permis de faire émerger un scénario de réorganisation du trafic autocars faisant consensus. Ce scénario implique notamment les sites de Pershing-Porte Maillot, Douaumont et Saint-Denis Pleyel.

Sur la base de ce travail de concertation entrepris par le régulateur, la préfecture d'Île-de-France, en lien avec les propriétaires des sites, a pu définir une solution viable répondant aux besoins des usagers et assurant la pérennisation de l'offre d'autocars longue distance en Île-de-France.

Cette solution consistera, à l'horizon 2030, à accueillir le trafic sur deux sites : à Pershing-Porte Maillot et dans une nouvelle gare située dans le quartier de Pleyel à Saint-Denis. D'ici là, une partie du trafic restera à Bercy, tandis qu'une autre sera transférée vers Pershing-Porte Maillot. Le site de Douaumont, conservera sa fonction de remisage.



## Secteur autoroutier

Depuis sa prise de compétence dans le secteur autoroutier en 2016, l'ART met en œuvre son expertise au service d'une plus grande transparence du secteur et d'un rééquilibrage des relations entre l'État et les concessionnaires d'autoroutes. Son action a eu essentiellement trois effets concrets : des économies de péage substantielles, des prix du carburant plus maîtrisés et une concurrence pour les marchés de travaux autoroutiers rétablie.

### Chiffres-clés



# 300 M€

de péages économisés

Les contrats de concession sont régulièrement modifiés pour faire réaliser par le concessionnaire des investissements non prévus au contrat (par exemple, un échangeur) en contrepartie d'une hausse de péage. Depuis 2016, l'ART a contre-expertisé 18 projets de modifications de ce type et formulé de nombreuses recommandations visant à réduire le financement par l'utilisateur. Si le concédant n'a finalement pas suivi l'ensemble de ces recommandations, l'action de l'ART s'est néanmoins traduite par une réduction de péage représentant 300 M€.



Près de

# 10 centimes d'€

de moins par litre de carburant

C'est l'économie réalisée grâce à la mise en concurrence régulière des aires de services selon les préconisations de l'ART en matière de modération tarifaire. Depuis 2016, c'est plus de 150 contrats pour la distribution de carburant qui ont été renouvelés : la baisse du prix du carburant qui en a résulté devrait se traduire, d'ici la fin des concessions, par des économies de plusieurs centaines de millions d'euros pour les usagers.



De l'ordre de

# 100 M€

de marchés attribués en moins à des entreprises liées en 2023

En 2014, l'Autorité de la concurrence relevait que les sociétés d'autoroute – qui sont généralement intégrées dans de grands groupes de travaux publics – attribuaient une part importante de leurs marchés de travaux à des filiales de ces mêmes groupes. Sous l'effet de modalités de passation des marchés mieux encadrées par l'ART, la part des marchés de travaux attribués à des entreprises liées est passée de 43 % en 2017 à 28 % en 2023 : c'est près de 100 M€ de marchés en moins attribués à des entreprises liées. Le taux d'attribution aux entreprises liées remontant à partir de 2024, l'ART a engagé des contrôles supplémentaires à ce sujet.

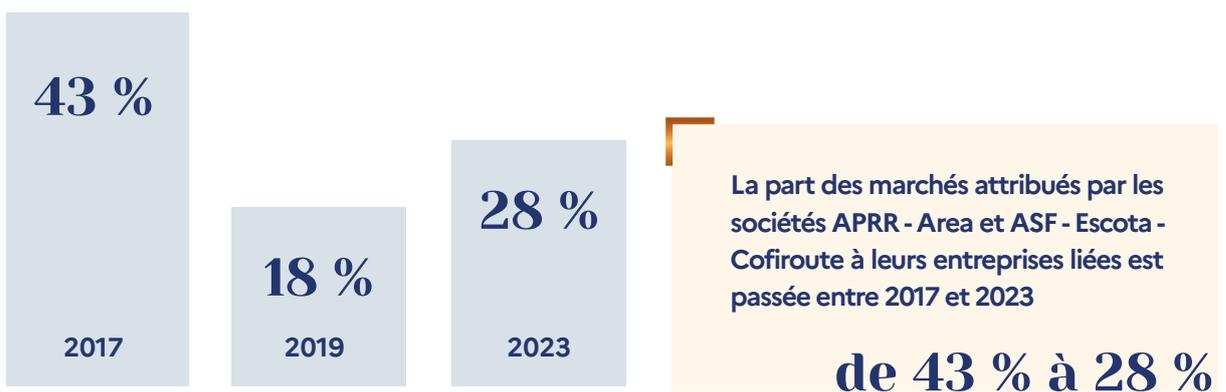
### Une contre-expertise publique et indépendante des investissements supplémentaires sur le réseau concédé



### Des remises en concurrence plus efficaces des contrats pour l'exploitation des aires de service



### Une concurrence pour les marchés de travaux des sociétés concessionnaires d'autoroutes rétablie



## Les réalisations majeures de l'ART dans le secteur autoroutier

En près d'une décennie, l'ART a accompagné des évolutions majeures du secteur et des contrats de concessions. Elle a notamment assisté l'État concédant dans la mise en œuvre de plusieurs grands programmes d'investissements. Alors que les sept principaux contrats de concession arriveront à échéance entre 2031 et 2036, l'ART a également dressé un retour d'expérience complet du modèle concessif, afin d'en identifier les forces, les faiblesses et les marges d'amélioration : elle contribue ainsi à construire l'avenir du secteur.

### Les deux avis de l'ART sur le contournement Ouest de Montpellier se sont traduits par des péages réduits et mieux ciblés sur les usagers concernés

Le Contournement Ouest de Montpellier (COM) est un projet visant à boucler le périphérique montpelliérain tout en reliant deux axes majeurs, l'autoroute A75 qui traverse le Massif central et l'autoroute A9 le long de l'arc méditerranéen. Concrètement, il porte sur un réaménagement de 6 km de voiries existantes qui, à sa mise en service en 2026, devrait accueillir de 40 000 à 68 000 véhicules par jour selon les sections. Il permettra des gains de temps très importants pour ses futurs usagers, mais également une fluidification de la voirie locale.

L'ART a assisté le concédant dans la contractualisation de ce projet avec la société Autoroutes du Sud de la France (ASF). Elle a été ainsi saisie de deux projets d'avenants, l'un en juillet 2022 et l'autre en juillet 2023, visant respectivement à inscrire cet investissement au contrat de la concession. Les avis qu'elle a rendus ont contribué à façonner le projet sur deux points.

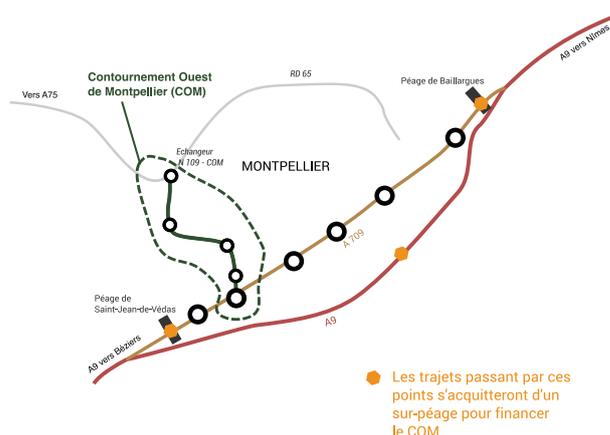
✦ La hausse de péage demandée par ASF pour réaliser le projet était trop importante du fait d'hypothèses financières mal calibrées. Par exemple, les coûts opérationnels de construction étaient surévalués de plus de 10 % et les prévisions de trafic, assiette de la compensation par hausse des tarifs de péage, étaient particulièrement pessimistes.

✦ La hausse de péage, initialement prévue à hauteur de 300 M€, est passée à 230 M€, soit 70 M€ d'économies.

L'ART avait néanmoins recommandé une baisse plus importante, en particulier s'agissant des coûts de construction, qui demeurent surévalués selon son appréciation.

✦ Le financement du projet ne reposait pas sur les usagers de l'infrastructure. Initialement, le concédant souhaitait instaurer une hausse de péage généralisée sur les 2 700 km du réseau ASF. Dès lors, les usagers du COM n'en auraient pas été les financeurs car moins de 1,5 % des véhicules effectuant un trajet payant sur le réseau ASF emprunteront le COM.

✦ La hausse de péage a été mieux ciblée. La hausse de péage sera limitée aux trajets empruntant les barrières pleine voie de l'autoroute A709 (Baillargues et Saint-Jean-de-Védas) et à ceux empruntant l'autoroute A9 au droit de Montpellier.





## Le rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières publié en 2024 analyse les actions à mener pour finaliser les contrats dans de bonnes conditions

Les sept principaux contrats de concession arriveront à échéance entre 2031 et 2036 : bien les terminer est une condition nécessaire pour la pérennité du modèle concessif. Le troisième rapport sur l'économie générale des concessions, publié par l'ART en décembre 2024, a pour objectif d'identifier les principaux chantiers à mener. Il dresse deux constats et identifie deux actions à mener.

**Premier constat : il faut s'assurer que les concessionnaires restitueront l'infrastructure autoroutière en bon état.** C'est essentiel, car en fin de contrat, les concessionnaires sont moins incités à réaliser les travaux nécessaires. Les enjeux financiers sont importants : d'une part, le simple maintien du réseau en l'état actuel nécessite 800 M€ par an et, d'autre part, le traitement de certains ouvrages spécifiques dits « évolutifs » – présentant aujourd'hui des défauts mineurs mais susceptibles de se détériorer rapidement – nécessitera 1,2 Mds € supplémentaires.

### ACTION À MENER

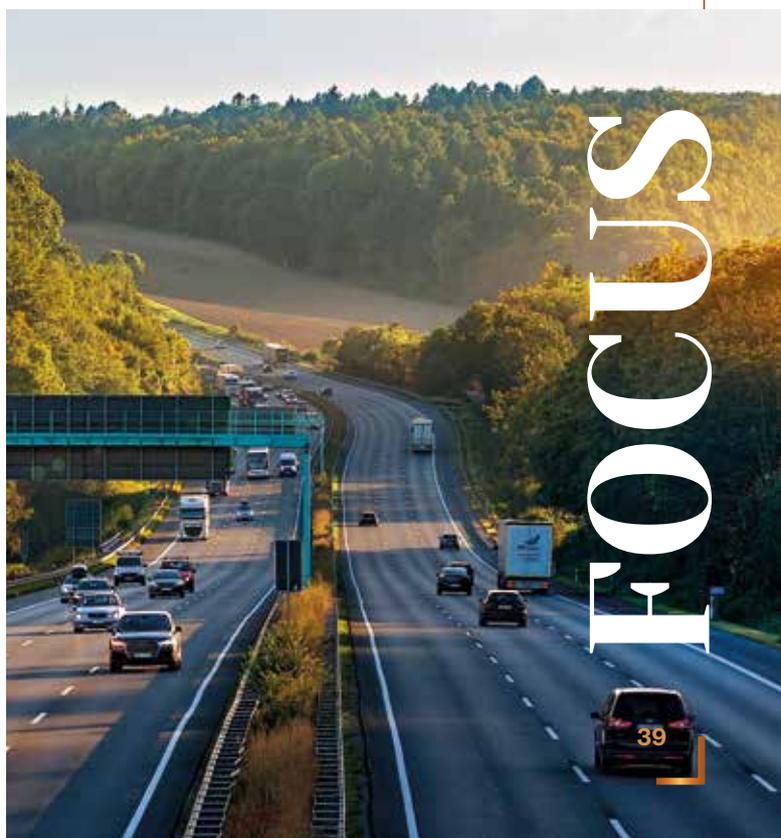
Définir un programme d'entretien et de renouvellement exigeant et le notifier aux concessionnaires.

**Deuxième constat : tous les investissements dits « de seconde phase » n'ont pas été réalisés.** Les contrats prévoient que la réalisation de certains aménagements autoroutiers soit effectuée en deux temps (par exemple, la construction d'une section d'autoroute à 2x2 voies dans un premier temps, puis un élargissement à 2x3 voies dans un second temps). Or, il n'y a pas de consensus sur la portée des obligations relatives à ces « investissements » de seconde phase, plus précisément sur la question de savoir si ces investissements sont en tout état de cause

exigibles sans compensation par le concédant au plus tard à l'échéance du contrat. L'enjeu est de taille : entre 0,4 et 5,1 milliards d'euros d'investissement pourraient être dus par les concessionnaires selon la lecture qui est faite des clauses contractuelles. Dans l'hypothèse où certains aménagements n'apparaîtraient plus justifiés aujourd'hui au plan technico-économique, ces montants pourraient être réutilisés à d'autres fins que des élargissements, par exemple pour financer l'adaptation du réseau aux besoins des mobilités du quotidien ou de décarbonation des autoroutes. Selon l'ART, il existe des arguments juridiques forts en faveur de la lecture la plus stricte des obligations contractuelles des sociétés concessionnaires d'autoroutes.

### ACTION À MENER

Statuer sur l'étendue des obligations d'investissements restant à la charge des concessionnaires.



## Secteur aéroportuaire

Depuis 2019<sup>12</sup>, l'ART est chargée de la régulation économique des principaux aéroports français. Son rôle est de veiller à ce que ces infrastructures essentielles, souvent en situation de monopole naturel du fait de leur position stratégique et de leur importance dans le réseau de transport, n'imposent pas aux compagnies aériennes des tarifs excessifs pour les services aéroportuaires rendus et soient incitées à la performance sur le volet des coûts et de la qualité de service.

### Chiffres-clés



**39 décisions**  
relatives aux homologations annuelles\*

**26**

décisions d'homologations  
tarifaires

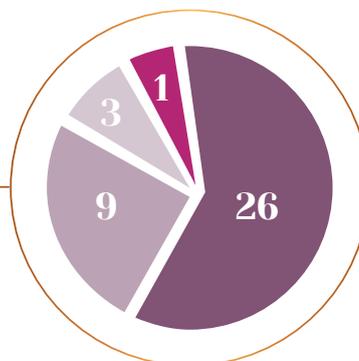
**12**

12 décisions de refus  
d'homologation, soit

- ✦ 9 refus d'homologation de la première proposition
- ✦ 3 refus d'homologation de la deuxième proposition
- ✦ 8 refus d'homologation en raison de l'absence de modération tarifaire
- ✦ 4 refus d'homologation en raison d'absence de juste rémunération des capitaux investis

**1**

décision  
de fixation des tarifs



✦ Refus d'homologation  
(deuxième proposition)

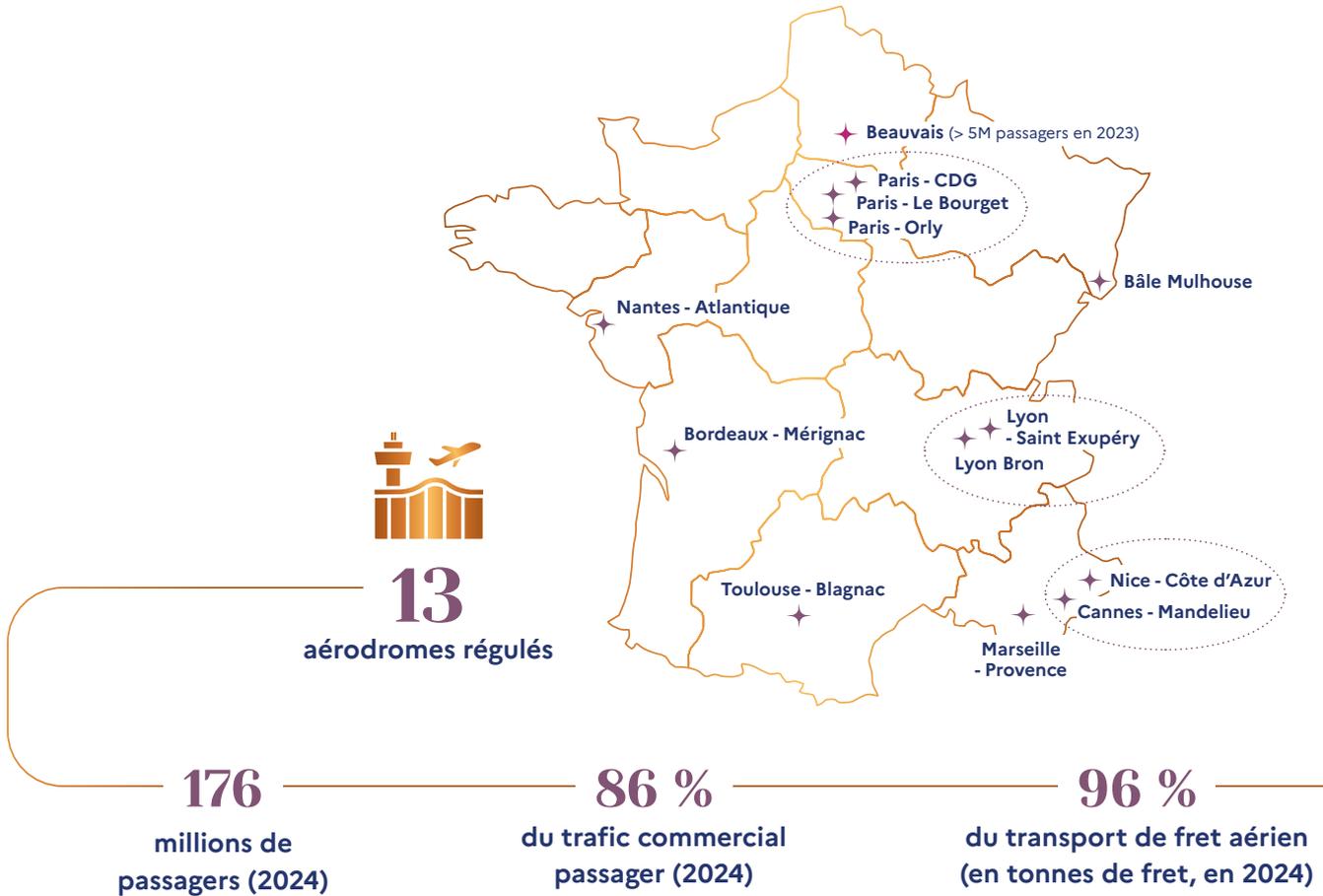
✦ Refus d'homologation  
(première proposition)

✦ Fixation tarifaire

✦ Homologations

<sup>12</sup> Jusqu'à la fin des années 2000, l'État validait directement les tarifs aéroportuaires. La directive européenne de 2009/12/CE a imposé la création d'une autorité de supervision indépendante (ASI) pour garantir impartialité et transparence, tout en laissant aux États une large liberté d'organisation. En France, après une première tentative confiée à la DGAC en 2011, jugée insuffisante par le Conseil d'État en 2015 au regard des obligations d'impartialité établies dans la directive de 2009, une ASI a été instaurée en 2016 puis rendue autonome en 2017. En 2019, ses compétences ont été transférées à l'ARAFER par l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 a confié les compétences de l'ASI à l'ARAFER donnant ainsi naissance à la nouvelle autorité de régulation des transports, devenue l'ART.

\* Chiffres clés au 30 juin 2025.



## Les réalisations majeures de l'ART dans le secteur aéroportuaire

Depuis sa prise de compétence dans le secteur aéroportuaire en 2019, l'action de régulation de l'ART a permis de protéger les compagnies aériennes, en situation de concurrence, des effets excessifs que la situation de monopole des exploitants aéroportuaires est susceptible d'emporter.

Pour ce faire, l'ART s'est notamment attachée à clarifier les grands principes de la régulation des tarifs aéroportuaires<sup>13</sup> :

- ✦ **le principe de modération tarifaire** : conformément aux dispositions législatives applicables, l'un des objectifs de régulation poursuivis par l'ART est de s'assurer que l'évolution du niveau des redevances aéroportuaires prévues dans le cadre d'une proposition tarifaire est modérée afin, notamment, de protéger les compagnies aériennes d'une hausse tarifaire excessive. Ainsi, l'ART a affiné sa doctrine concernant le principe de modération tarifaire, à travers plusieurs décisions de refus d'homologation de propositions tarifaires soumises par des exploitants aéroportuaires, qui ont été confortées par le Conseil d'État<sup>14</sup> ;
- ✦ **les principes d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé** dans le cadre d'une décision à portée réglementaire et de lignes directrices associées<sup>15</sup> ;
- ✦ **le principe de juste rémunération des capitaux investis** par les exploitants d'aéroports.

<sup>13</sup> La France est soumise à trois niveaux de réglementation : la réglementation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui pose quatre principes clés de l'établissement des redevances (non-discrimination, relation avec les coûts, transparence et consultation des usagers), la réglementation européenne (directive 2009/12/CE), qui définit un socle commun de régulation économique et la réglementation nationale, qui confie la régulation des aéroports de plus de cinq millions de passagers à l'ART.

<sup>14</sup> CE, 28 décembre 2021 req n° 450025, 7<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> chambres réunies) le rejet du recours en annulation formé par la société Aéroports de Lyon (ADL) contre deux décisions de l'ART du 22 décembre 2020 et du 11 février 2021.

<sup>15</sup> Décisions n° 2022-024 et n° 2022-025 du 31 mars 2022.

## L'ART a publié des lignes directrices visant à offrir un environnement stable et pérenne pour les investissements aéroportuaires

Dans le cadre du contrôle qu'elle opère sur les tarifs des redevances aéroportuaires, l'ART vérifie notamment que les capitaux investis sur le périmètre d'activités régulé bénéficie d'une « juste rémunération », eu égard aux attentes du marché, compte tenu des risques spécifiques à l'activité. Cette vérification est effectuée en comparaison d'un coût moyen pondéré du capital (CMPC) calculé sur ce périmètre.

Si les grands principes de détermination du CMPC sont fixés par la loi, différentes modalités de calcul sont envisageables, sans qu'un consensus puisse se dégager tant dans la littérature financière ou parmi les praticiens qu'entre les parties prenantes du secteur (gestionnaires d'aérodromes et compagnies aériennes).

Dans un avis rendu en février 2020<sup>16</sup>, l'ART avait exposé le cadre méthodologique qu'elle

retenait, après concertation avec les acteurs du secteur, pour la détermination du CMPC du périmètre régulé des aéroports relevant de son champ de compétence.

En 2023, aux termes d'une large consultation des parties prenantes, l'ART a adopté des lignes directrices<sup>17</sup> visant à mettre à jour sa méthodologie de calcul du CMPC du périmètre d'activités régulées des aéroports, en réponse à un contexte macroéconomique bouleversé. Ces lignes directrices, qui ont été confortées par une décision du Conseil d'État du 10 juillet 2025<sup>18</sup>, visent à contribuer à la mise en place d'un environnement stable, robuste et pérenne en matière de régulation économique, à même de favoriser des investissements efficaces dans les infrastructures aéroportuaires françaises, dans l'intérêt des usagers.

FOCUS

2019  
NOVEMBRE

Dès sa première saisine, l'ART a refusé d'homologuer les tarifs proposés par la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), estimant qu'ils méconnaissaient le principe de juste rémunération des capitaux.

2020  
FÉVRIER

L'ART a adopté son avis de cadrage relatif au CMPC à prendre en compte pour le projet de contrat de régulation économique (CRE) d'Aéroports de Paris (ADP) sur la période 2021-2025.

2020  
JUILLET-SEPTEMBRE

L'ART a publié une consultation publique sur l'appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports de plus de 5 millions de passagers.

2024  
JUILLET

Après avoir refusé à deux reprises les propositions tarifaires de la société Aéroports de Lyon (ADL) et considérant que cette dernière bénéficiait d'une rémunération très élevée de ses capitaux, l'ART a, pour la première fois, utilisé sa compétence en matière de fixation des tarifs<sup>20</sup> en imposant une réduction importante des redevances passagers (- 41 % pour la redevance passagers).

2023  
NOVEMBRE

L'ART a adopté ses lignes directrices sur la méthodologie de calcul du CMPC.

2023  
OCTOBRE

L'ART a refusé d'homologuer les tarifs de l'aéroport de Bâle-Mulhouse<sup>19</sup> malgré la proposition de gel tarifaire pour la période tarifaire débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2024, estimant qu'ils méconnaissaient le principe de juste rémunération des capitaux.

<sup>16</sup> Avis n° 2020-017 du 17 février 2020 relatif au coût moyen pondéré du capital à prendre en compte pour le projet de contrat de régulation économique d'Aéroports de Paris (ADP) sur la période 2021-2025.

<sup>17</sup> 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.

<sup>18</sup> Décision n° 494869, 498095, 500666, 2<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> chambre réunies, 10 juillet 2025.

<sup>19</sup> Décision 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<sup>er</sup> janvier 2024.

<sup>20</sup> Par ses décisions n° 2024-007 du 25 janvier et n°2024-023 du 21 mars 2024, l'ART a refusé par deux fois d'homologuer les propositions tarifaires applicables sur les aéroports de Lyon Saint Exupéry et Lyon-Bron. Par sa décision n° 2024-054 du 11 juillet 2024, elle a décidé de fixer les tarifs des redevances pour un an à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2024.

Depuis sa prise de compétence, l'ART a eu à cœur de contribuer à l'amélioration du cadre de régulation du secteur aéroportuaire, afin de rendre celui-ci plus efficace et transparent.

## L'ART a progressivement contribué à l'amélioration du cadre de régulation aéroportuaire

Conformément à son rôle d'éclairage du débat public, l'ART a formulé, en septembre 2023, des recommandations concrètes dans le cadre de son rapport sur les « préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation aéroportuaire », qui ont été reprises, en très large part, dans la réforme mise en œuvre par le Gouvernement entre fin 2023 et mi-2025 :

- ✦ faire des contrats de régulation économique (CRE) la pierre angulaire de la régulation aéroportuaire fondée sur une approche pluriannuelle ;
- ✦ mettre en place un modèle de caisse aménagée équilibrée pour les grands aéroports dans le cadre du passage à un CRE ;
- ✦ renforcer l'intervention du régulateur et des usagers dans l'élaboration des CRE, notamment par une évolution du fonctionnement des commissions consultatives économiques (CoCoÉco).

Les changements annoncés se sont traduits par plusieurs évolutions législatives et réglementaires<sup>21</sup>, permettant notamment à l'ART de rendre un avis simple sur les avant-projets de CRE, ainsi qu'un avis conforme sur la poursuite de l'exécution du CRE au-delà de cinq ans.

**Au-delà, l'ART a accompagné l'évolution de ses compétences dans un sens permettant une plus grande efficacité de son action.** Le législateur lui a ainsi confié, entre 2021 et 2025 :

- ✦ le pouvoir de fixer, par une décision publiée au Journal officiel de la République française, les principes que doivent respecter les règles d'allocation des actifs, des produits et des charges au périmètre régulé pour les aéroports relevant de son champ de compétence ;
- ✦ une mission de suivi économique et financier des aéroports relevant de son champ de compétence, qui donne lieu à une publication annuelle depuis 2023 ;
- ✦ le pouvoir de rendre un avis simple sur les projets de textes réglementaires relatifs à la régulation des redevances aéroportuaires.

<sup>21</sup> En particulier les lois n° 2024-364 du 22 avril 2024 et n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE), l'arrêté du 23 mai 2024 relatif aux redevances pour services rendus sur les aérodromes et les décrets n° 2025-377 et 2025-378 du 25 avril 2025 relatif aux redevances aéroportuaires.

## Transports publics urbains en région Île-de-France

L'ART assure la régulation des activités exercées par la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) en tant que gestionnaire d'infrastructure du réseau historique du métro et du RER et gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris. Elle régule également les prestations de sûreté mises en œuvre par le service interne de sécurité de la RATP.

### Chiffres-clés



**11**  
**avis et**  
**décisions**

rendus par l'ART  
depuis 2021 dans le cadre de ses missions  
de régulation économique des transports  
publics urbains en Île-de-France



**200 km**

du futur réseau de transport public du  
Grand Paris Express, dont la mise en service  
a commencé en 2024 et dont l'ouverture à la  
concurrence a été prévue dès l'origine

### Les réalisations majeures de l'ART concernant les transports publics urbains en région Île-de-France

L'office de régulateur économique sectoriel de l'ART s'exerce aujourd'hui essentiellement à l'interface entre la RATP et l'autorité organisatrice des transports, Île-de-France Mobilités, qui pilote l'organisation des services de transport et de la mise

en concurrence à venir des services de transport. L'ART intervient ainsi principalement comme un tiers de confiance s'assurant du caractère équilibré du résultat final de la négociation entre les deux parties.

## La tarification des prestations de sûreté fournies par la RATP

Sur le réseau francilien de la RATP, les prestations de sûreté sont fournies par le service interne de sécurité de la RATP qui a pour mission de protéger, assister et sécuriser les voyageurs, le personnel et les biens sur l'ensemble des réseaux bus, métro, RER et tramways gérés par l'entreprise.

La fourniture de prestations de sûreté fait l'objet d'un nouvel encadrement depuis la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite « LOM »<sup>22</sup>, qui en a confié la régulation à l'ART. La loi prévoit notamment que le tarif des prestations soit établi au regard du coût de la prestation, qui doit être celui d'un opérateur efficace, majoré d'un bénéfice raisonnable. Cette référence aux coûts d'un opérateur efficace permet notamment d'inscrire dans un cadre incitatif la mise en œuvre de plans pluriannuels de maîtrise des coûts de production des prestations de sûreté, au travers d'innovations technologiques ou d'optimisation de l'organisation.

En application du code des transports<sup>23</sup>, la RATP établit un document de référence et de tarification qui dresse la liste des prestations de sûreté proposées par son service interne de sécurité, définit les conditions de réalisation de ces prestations et en fixe le tarif, ce dernier pouvant porter sur une période pluriannuelle. L'ART émet un avis conforme sur la tarification de ces prestations<sup>24</sup>.

Depuis l'entrée en vigueur de ces dispositions, l'ART a rendu quatre avis sur la tarification des prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP<sup>25</sup>. Ces différents avis ont permis une plus grande rigueur économique et une meilleure transparence dans la détermination des tarifs, conduisant à une modération des hausses tarifaires.

## La fixation de la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP au titre de son activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris

Sur le réseau du Grand Paris Express, la RATP assure, pour le compte d'Île-de-France Mobilités, des missions de gestion technique : maintenance, surveillance et intervention de maintenance sur les installations. Pour ces missions, elle est rémunérée dans le cadre d'une convention conclue de gré à gré.

La LOM a confié à l'ART la régulation des activités de la RATP en tant que gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris Express. En vertu du code des transports<sup>26</sup>, l'ART émet un avis conforme sur la fixation des rémunérations versées à la RATP au titre de son activité de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris Express, la RATP étant, à la différence du réseau historique, uniquement exploitante de cette infrastructure, sans en être propriétaire.

Dans ce cadre, l'ART a rendu deux avis et pris une décision s'agissant de la fixation de la rémunération de l'activité de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris de la RATP versée par Île-de-France Mobilités. Elle a rendu un avis conforme sur la rémunération au titre de la période de préfiguration 2021-2024<sup>27</sup>, fixé le montant prévisionnel de la contribution pour l'année 2024<sup>28</sup> et émis un avis conforme sur la rémunération prévue pour la période 2024-2029<sup>29</sup>. Ce faisant, l'ART contribue à un terrain de jeu concurrentiel équitable pour les activités exploitées en concurrence.

# FOCUS

<sup>22</sup> Complétée par le décret n° 2021-598 du 14 mai 2021 relatif aux conditions de fourniture des prestations de sûreté par les services internes de sécurité de la SNCF et de la RATP.

<sup>23</sup> Articles L. 2251-1-2 et II et III de l'article R. 2251-58 du code des transports.

<sup>24</sup> Articles L. 2251-1-2 et R. 2251-60 du code des transports.

<sup>25</sup> Avis n° 2022-091 du 13 décembre 2022 sur la tarification de l'année 2023 (défavorable), avis n° 2023-018 du 13 avril 2023 relatif à la tarification de l'année 2023 (favorable), avis n° 2024-055 du 23 juillet 2024 sur la tarification de l'année 2024 (défavorable), et avis n° 2025-002 du 16 janvier 2025 sur la tarification de l'année 2024 (favorable).

<sup>26</sup> Article L. 2142-17 du code des transports.

<sup>27</sup> Avis n° 2024-012 du 8 février 2024 relatif à la 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.

<sup>28</sup> 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.

<sup>29</sup> Avis n° 2024-063 du 3 octobre 2024 relatif à la 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 2024-2029.

## Données et 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 de titres de transport. Elle veille également à ce que leur utilisation se fasse de manière transparente, sans biais commerciaux.

### Chiffres-clés

Depuis 2022 et la mise en place des contrôles de l'ART, le nombre de jeux de données publiés sur le Point d'accès national, dit PAN ([transport.data.gouv.fr](http://transport.data.gouv.fr)), qui permettent aux services de mobilité de fournir une information fiable aux voyageurs, est en hausse continue et a sensiblement augmenté par rapport aux années précédentes.

Alors que les réseaux les plus importants (les métropoles puis les régions) faisaient figure de pionniers lors de la création du PAN en 2017, les nouvelles publications proviennent désormais en majorité de petits réseaux locaux, notamment des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) créées après 2019.



### 3 rapports

sur l'ouverture et l'utilisation des données numériques de mobilité, dont un rapport en 2022 établissant un état des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données numériques de mobilité et deux rapports en 2023 et 2025 présentant les deux campagnes de contrôles conduites par l'ART



### 2 webinaires

« Rencontres Données de mobilité » organisés en 2024 et 2025, qui ont réuni, pour chacun d'eux, une vingtaine d'intervenants et près de 130 participants



### 200 contrôles

conduits (environ une centaine par campagne de contrôle) entre 2023 et 2025



### 1 rapport

sur le développement des services numériques multimodaux (plateformes de distribution numérique des titres de transport) en 2023

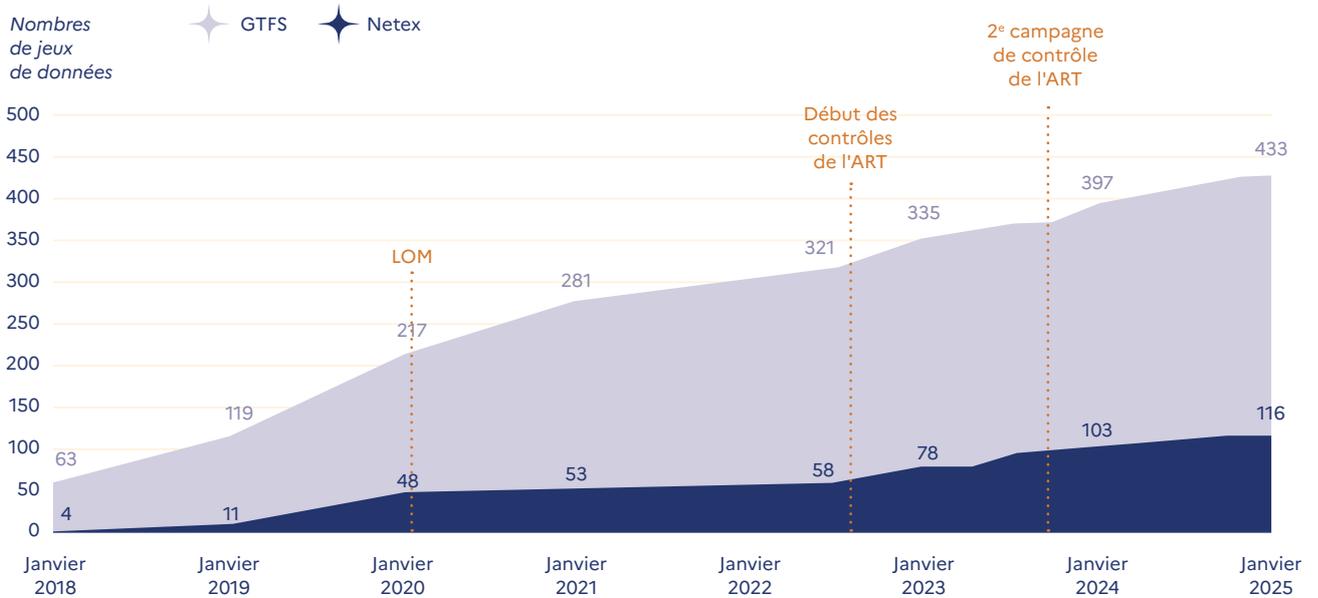


### 10 décisions

de règlement de différend rendues en 2024 à la suite de la saisine de l'ART par la société Myzee Technology

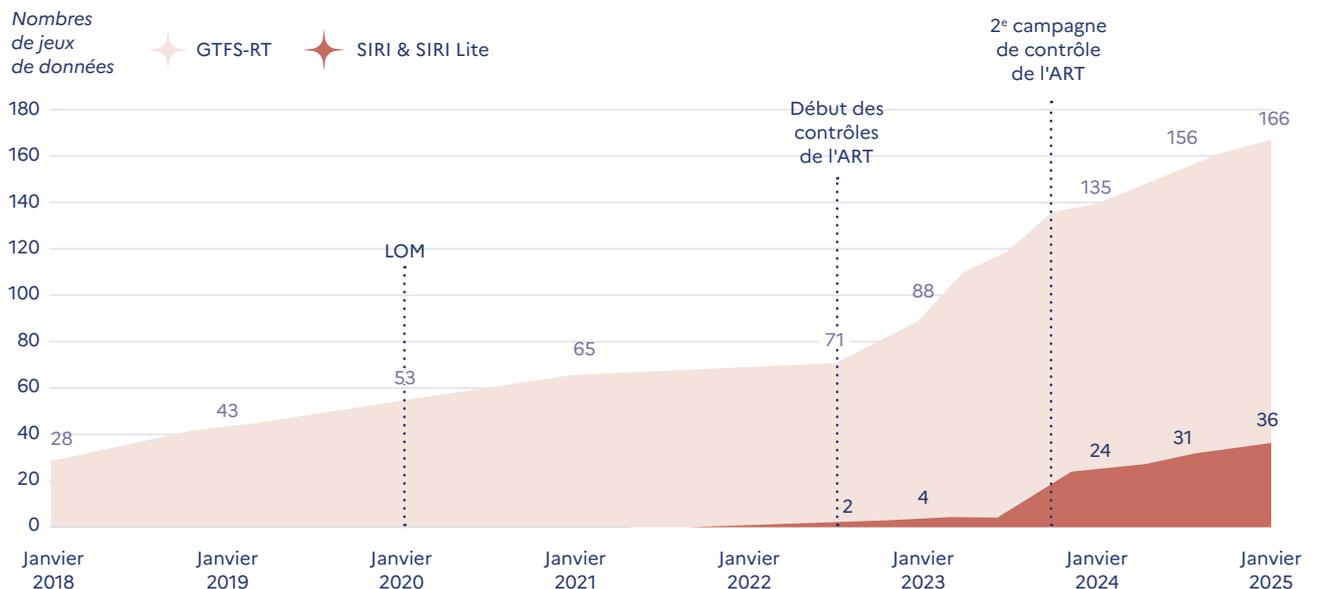
Les données statiques portant sur les lignes, les arrêts et les horaires des transports collectifs, qui représentent toujours la majorité des données publiées, ont progressé pour atteindre 433 jeux de données disponibles et une couverture quasi-totale des services présents en France.

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



Concernant les données dynamiques ou temps réel qui fournissent les horaires réels des prochains passages et, surtout, les perturbations qui affectent les transports collectifs, la publication des jeux de données a plus que doublé depuis le début des contrôles de l'ART.

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



## Les réalisations majeures de l'ART concernant les données et services numériques de mobilité

Après seulement cinq ans de régulation du secteur, l'ART s'est positionnée comme un acteur incontournable dans le domaine des services numériques de mobilité. Par ses actions de contrôle de l'ouverture des données de mobilité et les règlements de différends portés devant elle, l'ART a contribué à encourager la transparence des informations mises à disposition des voyageurs et le développement de ces outils indispensables à la décarbonation des transports.

### Les contrôles de l'ART ont permis d'accélérer l'ouverture des données de mobilité

La politique de contrôle du régulateur est fondée sur des priorités claires, des rappels à la loi et l'accompagnement des acteurs. L'ART a mis en place une approche pédagogique, qui s'appuie sur une série de rappels à la loi, et s'accompagne de priorités définies annuellement par le collège de l'ART en fonction de l'état des lieux ou des contrôles précédents. Cette politique s'est révélée efficace pour obtenir la publication de plus de données et, surtout, accroître la réutilisation des données, notamment des dernières publiées.

De nombreux réutilisateurs ont d'ores et déjà intégré des données publiées grâce à l'action de l'ART dans leurs calculateurs d'itinéraires.

Cela a permis d'informer les voyageurs sur l'offre de transport des territoires ayant publié leurs données de mobilité. Sur les nouveaux jeux de données publiés issus des campagnes de contrôle de l'ART, plus de 72 % ont été réutilisés. Enfin, plus de 58 % de ces jeux de données ont été téléchargés un nombre important de fois (plus de 2 000 fois).

Les données contrôlées par l'ART sont réutilisées à des fins multiples. Outre des réutilisations par des calculateurs d'itinéraires, ces données peuvent également servir à d'autres types de réutilisations telles que des études sur l'offre de mobilité en France.

#### L'impact positif des contrôles pour l'utilisateur final

Les données publiées grâce aux contrôles sont réutilisées et permettent de fournir une information aux voyageurs



Contribution à la publication de

**1/3**

des nouveaux jeux de données publiés sur le PAN en 2023-2024



**72 %**

des jeux de données ont déjà été réutilisés par au moins un utilisateur



**58%**

des jeux de données ont déjà été téléchargés plus de 2 000 fois

## Contribuer à la clarification du cadre réglementaire des services numériques multimodaux pour permettre au marché de se développer

En octobre 2024, l'ART rendait ses dix premières décisions de règlement des différends en matière de services numériques multimodaux. Ces règlements de différends opposaient la société Myzee Technology à des gestionnaires de services numériques de vente de titres de transport en commun<sup>30</sup> en ce qui concerne la possibilité de distribuer numériquement de tels titres aux usagers en tant que « fournisseur de service numérique multimodal ».

Les décisions de l'ART visent à permettre de clarifier les conditions contractuelles applicables aux services numériques multimodaux. Le régulateur a notamment enjoint aux gestionnaires des services numériques de vente de titres de transport en commun concernés d'élaborer et de publier, sous six mois, les conditions contractuelles générales et particulières applicables à toute personne privée ou publique fournissant un service numérique multimodal et souhaitant délivrer ou revendre les titres de transport afférents aux services de transport en commun sur le périmètre des réseaux concernés et de proposer à Myzee Technology d'entrer en négociation sur la base de ces conditions contractuelles afin de conclure un contrat de service numérique multimodal.

Du fait de leur portée générale, les décisions du régulateur constituent une véritable référence pour le futur du secteur. 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 devrait permettre une amélioration de la transparence des conditions d'accès des fournisseurs de services numériques multimodaux aux services numériques de vente des gestionnaires de services de mobilité.

<sup>30</sup> Décisions n° 2024-065 à 2024-074.

# 4.

## **Les perspectives et les enjeux d'avenir pour la régulation des mobilités**



## Enjeux transversaux

Le secteur des transports fait face à des enjeux multiples appelant de profondes mutations dans les prochaines années, tant du côté de l'infrastructure et des services proposés aux opérateurs de transport, que du côté des usages, avec le développement significatif des véhicules électriques et des services numériques de mobilité. L'action de l'ART devra tenir compte de ces mutations.

### Concilier

#### la transition écologique et le développement des mobilités

Le secteur des transports et des mobilités fait face, en 2025, à des enjeux majeurs, au premier rang desquels figure la transition écologique.

En effet, alors que la France s'est engagée à atteindre la neutralité carbone en 2050, le poids du secteur des transports dans les émissions de gaz à effet de serre (30 % au niveau national), rend cette question incontournable pour le régulateur des transports.

### Améliorer

#### la qualité et le prix des services de transport

Le maintien d'une mobilité de qualité et au meilleur prix est également crucial, tant les besoins de déplacement restent essentiels dans le quotidien des citoyens et pour le développement économique des entreprises.

En effet, les transports représentent environ 15 % du budget des ménages, plus de 20 % chez les ménages les plus modestes. Le coût du transport, qui est particulièrement sensible à l'évolution des prix de l'énergie, pèse sur le pouvoir d'achat des ménages et sur la compétitivité des entreprises.

### Gérer

#### au mieux les investissements nécessaires dans le secteur des transports

La question de la gestion et du financement des infrastructures, indispensables aux mobilités, constitue également une problématique majeure pour les prochaines années.

Le contexte de montée en puissance des investissements, en raison de la nécessaire adaptation au changement climatique dans l'ensemble des modes, le renouvellement d'un réseau ferroviaire vieillissant et, plus globalement, la nécessité de développer l'efficacité et la compétitivité du secteur, rendent cette question particulièrement centrale.

### Faciliter

#### le développement de mobilités fluides et « sans couture » dans un système de transport plus fragmenté

Enfin, s'ajoutent à ces trois premiers enjeux des évolutions progressives, mais néanmoins structurelles, dans la gouvernance du secteur des transports, qui conduisent à une répartition nouvelle des compétences d'organisation et de gestion des services de transport.

La multiplication des parties prenantes (État, autorités organisatrices des mobilités régionales et locales, entreprises ferroviaires, etc.) souligne la nécessité de faire évoluer l'organisation du secteur et de favoriser le développement de services permettant à l'utilisateur de se déplacer de manière fluide et sans rupture d'un territoire à l'autre.

## Enjeux sectoriels



### FERROVIAIRE

#### **Créer les conditions pour accélérer le développement du mode ferroviaire et tirer le meilleur de l'ouverture à la concurrence**

S'agissant des services ferroviaires, la décennie en cours verra la concrétisation du processus d'ouverture à la concurrence pour le transport de voyageurs.

De nombreux acteurs se sont déclarés intéressés pour contribuer au développement de la mobilité ferroviaire en France, mais l'existence de freins à l'entrée n'a jusqu'à présent conduit à l'arrivée que de quelques acteurs pour les services librement organisés de transport de voyageurs.

Du côté des services conventionnés par les régions, en particulier pour les transports du quotidien, le principe de l'attribution de marchés après mise en concurrence est désormais la règle et la concurrence se développe au fil des appels d'offres.

Dans les deux cas, l'enjeu est ainsi d'abaisser les barrières à l'entrée et de faciliter l'arrivée de nouveaux acteurs pour permettre le développement et l'amélioration des services ferroviaires.



## TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS

**Permettre de se déplacer à bas coût  
partout en France en accompagnant le développement  
des autocars longue distance**

Depuis leur libéralisation, les autocars librement organisés ont connu un essor important, offrant aux Français un moyen de transport durable et peu onéreux pour se déplacer partout sur le territoire. Néanmoins, le marché souffre d'un déficit qualitatif et quantitatif en matière de gares routières. Si celui-ci n'est

pas résolu, le marché n'atteindra pas son plein potentiel. Là est l'enjeu principal pour le régulateur : s'assurer que les transporteurs aient accès à des infrastructures d'accueil centrales, suffisamment dimensionnées, offrant les services adéquats aux usagers et aux transporteurs.



## AUTOROUTIER

**Préparer l'avenir des autoroutes françaises**

S'agissant des autoroutes, les sept plus importantes concessions historiques, représentant plus de 90 % du réseau autoroutier concédé (en km), s'achèveront entre 2031 et 2036.

D'ici là, afin d'assurer une bonne gestion du patrimoine public et l'usage d'infrastructures autoroutières de qualité, deux grandes actions

doivent être entreprises : (i) s'assurer du bon état de l'infrastructure restituée en fin des concessions et, plus généralement, de la réalisation des investissements prévus aux contrats et (ii) préparer l'avenir en tirant les enseignements des concessions autoroutières actuelles, y compris d'un point de vue réglementaire.



## AÉROPORTUAIRE

### **Œuvrer pour une régulation pluriannuelle et différenciée**

Le passage des homologations annuelles à une régulation pluriannuelle par la signature de contrats de régulation économique (CRE) entre l'État et les exploitants d'aéroport constitue l'enjeu majeur de la régulation tarifaire des prochaines années.

Au-delà de cette évolution, l'ART souhaite œuvrer en faveur d'une régulation différenciée en fonction de la situation des aéroports ainsi

qu'à une amélioration de la concertation entre aéroports et compagnies aériennes.

Au niveau européen, il serait également souhaitable de renforcer l'indépendance et les compétences des autorités de supervision nationales et de les impliquer dans la définition des systèmes de caisse, tout en instaurant un suivi économique harmonisé.



## TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

### **Encadrer le monopole d'aujourd'hui, accompagner l'ouverture à la concurrence et construire le cadre réglementaire de demain**

La fin du monopole historique de la RATP ne sera définitivement actée qu'en 2040.

À l'issue de cette échéance, il conviendra de prévenir toute rente de monopole en s'assurant que la RATP ne profite pas de sa position dominante pour bénéficier d'une rémunération excessive ou opérer des transferts financiers entre ses différentes activités.

Pour l'avenir, l'enjeu du régulateur sera de permettre une transition progressive et équitable vers la concurrence, en garantissant, dès aujourd'hui sur le réseau de transport public du Grand Paris et, à terme, sur le réseau historique, un terrain de jeu équitable entre la RATP et les nouveaux opérateurs.



## SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ

### Faciliter l'accès des usagers à la distribution numérique des titres de transport ferroviaires et multimodaux

Dans le cadre des règlements de différends rendus sur les services numériques de mobilité et en lien avec l'ouverture à la concurrence ferroviaire, l'ART constate qu'une évolution du cadre législatif actuel est indispensable afin d'y intégrer les services ferroviaires nationaux. Accompagner le passage, à un niveau national voire européen, d'une régulation des services numériques de mobilité aujourd'hui limitée au niveau local et régional, constitue ainsi l'un des défis principaux pour l'avenir.

Par ailleurs, la Commission européenne porte deux initiatives législatives sur la billettique ferroviaire et multimodale. Ces initiatives promeuvent, au niveau européen, un meilleur accès, d'une part, des plateformes de distribution à la vente de l'ensemble des services de transport et, d'autre part, des services de transport aux acteurs majeurs de la distribution numérique. Ces initiatives législatives apparaissent bienvenues afin de pallier les limites du cadre juridique actuel.

# 5.

## Ils font l'ART



## Chiffres-clés

Depuis la création de l'ART (au 1<sup>er</sup> juin 2025)

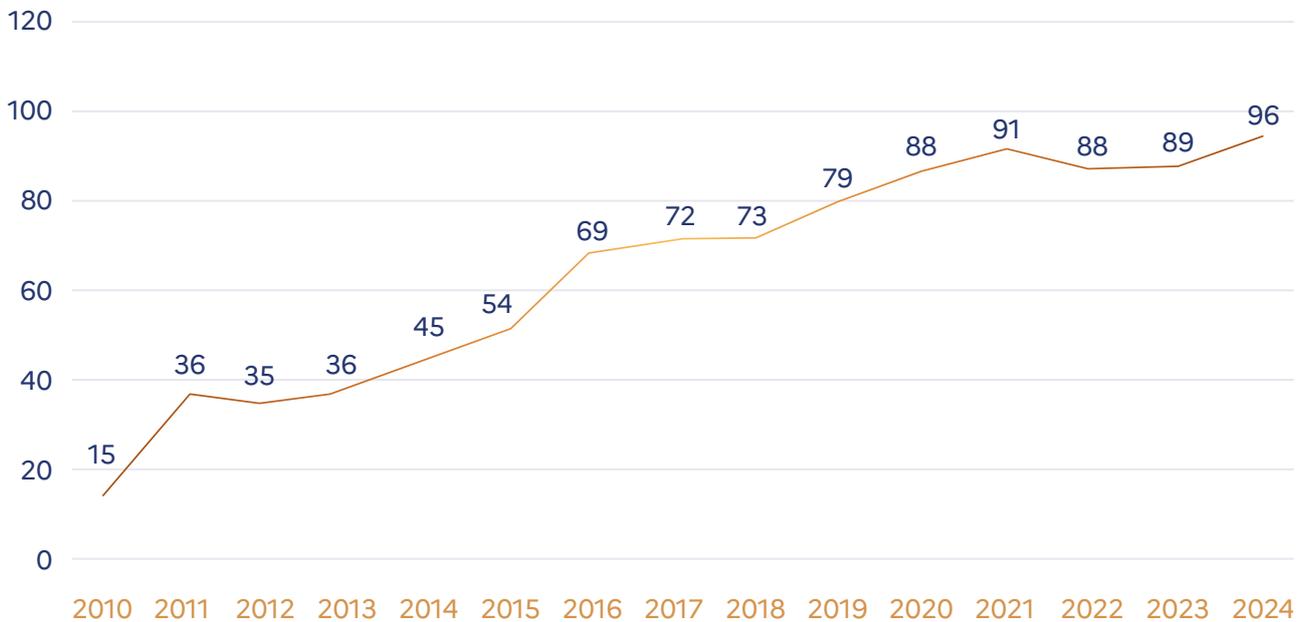


**267**  
agents

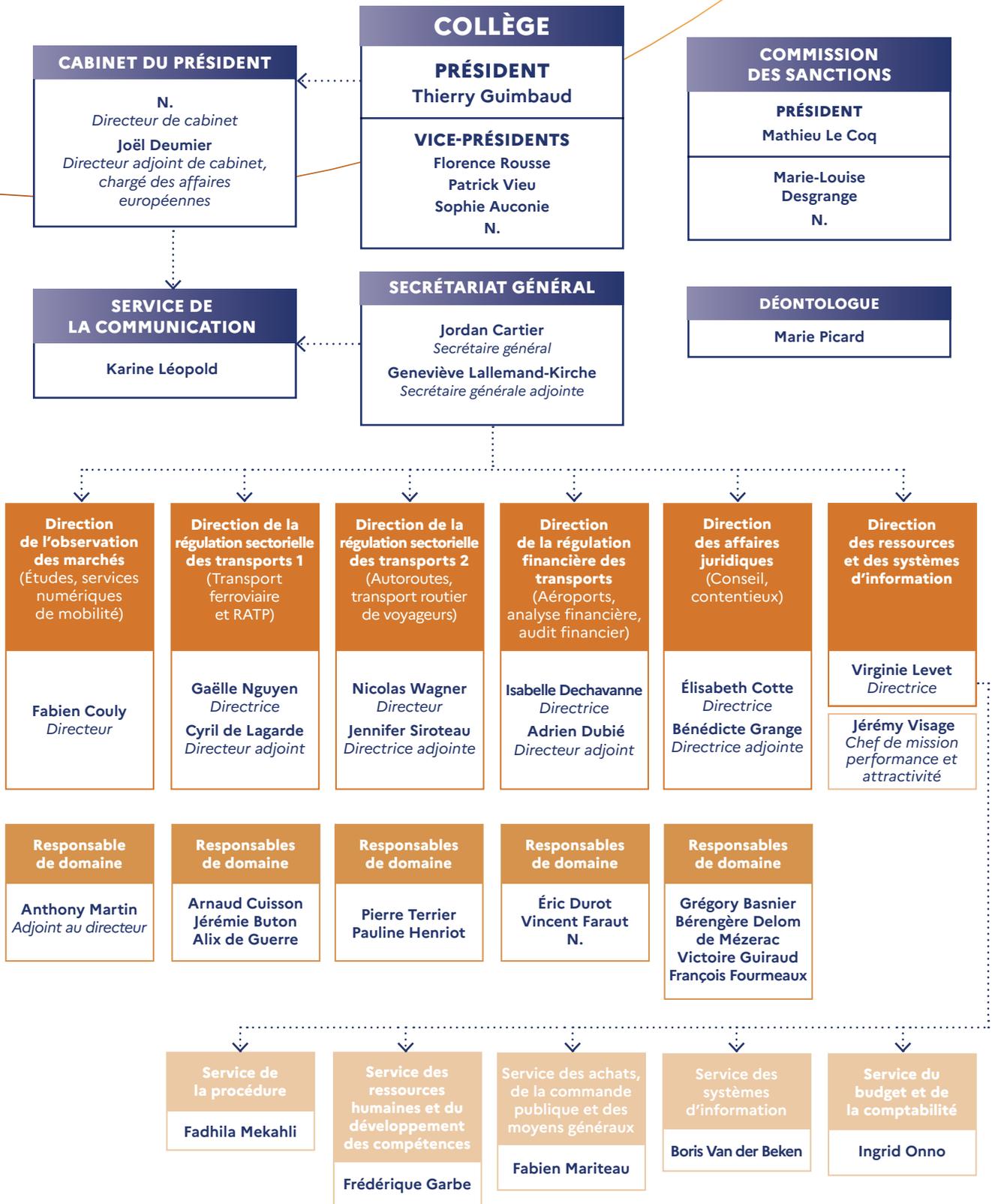


**18 membres**  
du collège

Nombre d'agents au 31 décembre



# Organigramme au 1<sup>er</sup> juin 2025





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**