

10 ans

DE RÉGULATION  
DES TRANSPORTS

---

Rapport d'activité 2020

# L'ART en quelques repères



## Statut

**L'Autorité de régulation des transports (ART) est une autorité publique indépendante (API).**

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

# 7

## membres du collège

dont 5 permanents  
et 2 non permanents<sup>1</sup>

Nommés pour six ans, leur mandat  
est non renouvelable et irrévocable.

Ils sont soumis à la charte de déontologie  
de l'Autorité.



**88 ETP<sup>2</sup>**  
Effectifs  
au 31 décembre 2020

**11,2 M€<sup>3</sup>**  
Dotation budgétaire  
2020

<sup>1</sup> Ces derniers ne seront pas renouvelés à la fin de leur mandat.

<sup>2</sup> ETP: équivalent temps plein.

<sup>3</sup> La loi de finances pour 2020 a prévu l'attribution à l'ART d'une somme de 11,4 millions d'euros au titre de la subvention pour charges de service public (SCSP) du programme 203. Une réserve de 0,2 million d'euros a cependant été retranchée de ce montant par la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).



**DE RÉGULATION  
DES TRANSPORTS**

# sommaire

---

- Édito [p. 12](#)
- O1 10 ans de régulation [p. 15](#)
- O2 La régulation du marché du transport ferroviaire [p. 49](#)
- O3 Le contrôle et la régulation des concessions autoroutières [p. 83](#)
- O4 La régulation du marché de transport par autocar [p. 113](#)
- O5 La régulation des redevances aéroportuaires [p. 133](#)
- O6 L'action européenne [p. 151](#)
- O7 La communication de l'Autorité [p. 167](#)
- O8 Gouvernance et organisation [p. 177](#)
- O9 Merci à nos collaborateurs [p. 191](#)
- Annexes : avis et décisions [p. 195](#)

Chiffres  
clés  
en  
**2020**



# 3 décisions portant règlement de différend

**87**  
avis et décisions  
dont

# 7 décisions relatives aux procédures en manquement

# 14 acteurs du secteur des transports auditionnés par le collège

# 2 auditions du Président devant le Parlement

# 3 audiences par le collège dans le cadre de règlements de différends



**5**  
décisions  
relatives à la transmission  
d'informations à l'Autorité

## 10 recours contentieux jugés en 2020

**1**  
décision  
de la Cour  
de cassation

**3**  
décisions  
du Conseil d'État  
(dont une décision statuant  
sur six recours)

**1**  
décision  
de la Cour d'appel  
de Paris



# 9 recours contentieux

en instance au 31 décembre 2020

7

devant le Conseil  
d'État

&

2

devant la Cour  
d'appel de Paris

8

consultations  
publiques

# Dates clés de l'année 2020

Janvier

**15**

Un arrêt de la Cour de cassation conforte le contrôle exercé par l'Autorité sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

**22**

Publication du bilan du marché français du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises pour 2018

**29**

Célébration des 10 ans de l'ART à l'Assemblée nationale en présence du Président de l'Assemblée nationale, Richard Ferrand et sous le haut patronage du Premier ministre, Édouard Philippe

**30**

L'Autorité recommande dans un avis une révision du projet de deuxième avenant à la convention de concession entre l'État et la société concessionnaire d'autoroute Atlandes

Mars

**4**

Bernard Roman est auditionné par la commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières

**23**

Jordan Cartier est nommé secrétaire général adjoint de l'Autorité

Mai

**19**

Florence Rousse et Patrick Vieu sont nommés vice-présidents de l'Autorité de régulation des transports

Juin

**16**

L'Autorité publie une contribution publique relative au modèle économique de la tarification des gares de voyageurs

**30**

L'Autorité et l'Établissement public de sécurité ferroviaire signent un accord de coopération

<b>Juillet</b>	
<b>9</b>	Audience publique sur le règlement de différend entre FlixBus France et Transdev Mont-Saint-Michel
<b>15</b>	Bernard Roman rencontre Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué auprès de la ministre de la Transition écologique, chargé des Transports
<b>23</b>	L'Autorité publie son rapport sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes en 2019
<b>30</b>	Le collège de l'ART adopte son premier rapport sur l'économie générale des concessions d'autoroutes
<b>31</b>	L'Autorité publie son rapport annuel sur le marché du transport routier de voyageurs pour l'exercice 2019
<b>Octobre</b>	
<b>13</b>	L'Autorité publie le bilan de l'activité du transport libéralisé par autocar du 1 <sup>er</sup> semestre 2020
<b>Novembre</b>	
<b>9</b>	Bernard Roman est auditionné au Sénat dans le cadre du projet de loi de finances pour 2021
<b>27</b>	Décision du Conseil d'État concernant le recours formé par SNCF Réseau à l'encontre de l'avis de l'Autorité du 7 février 2019 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020
<b>Décembre</b>	
<b>2</b>	Bernard Roman est auditionné par la Cour des comptes dans le cadre de son contrôle de la gestion de SNCF Gares & Connexions pour les exercices 2014 et suivants
<b>16</b>	L'Autorité publie la synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'année 2019
<b>16</b>	Publication de l'ordonnance n° 2020-1602 étendant la compétence de l'ART aux aéroports dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers au cours de l'une des cinq années précédentes

# Édito

## 2020 : une activité dense dans un contexte de crise sanitaire inédit

L'année 2020 aura été une année doublement exceptionnelle pour l'Autorité puisqu'elle a été marquée, d'une part, par la crise sanitaire mondiale liée à l'épidémie de Covid-19 et, d'autre part, par un accroissement de l'activité dû à l'élargissement de ses compétences, décidé par le législateur fin 2019.

Concernant les effets de la pandémie dans le secteur des transports, nous avons constaté, notamment pendant les périodes de confinement, une baisse importante du trafic autoroutier, une chute massive du trafic dans les secteurs ferroviaire et aérien, voire un arrêt total des activités dans le secteur du transport routier de voyageurs, plus communément appelé les « cars Macron ». Un pan entier de l'économie a été mis à l'arrêt - ou quasiment - et nous ignorons encore à ce jour comment le secteur de la mobilité évoluera dans les prochains mois compte tenu des modifications des modes de vie et d'organisation du travail que cela a engendré.

Dans le même temps, l'Autorité s'est attachée à répondre aux nouvelles missions qui lui ont été confiées au cours du dernier trimestre 2019, notamment celle de la régulation des redevances aéroportuaires.

C'est dans un contexte de chute du trafic passagers de plus de 65 % que l'Autorité a exercé sa première année de régulation. Ainsi, si, dans un premier temps, l'Autorité a tenu à consulter tous les acteurs concernés pour élaborer

un cadre méthodologique robuste et commencer à construire sa doctrine en la matière (notamment concernant la juste rémunération des capitaux investis et la modération tarifaire), il a fallu que l'ordonnance n° 2020-1602 du 16 décembre 2020 vienne préciser le cadre juridique définissant son périmètre d'intervention pour que son champ de compétence puisse être stabilisé dans le domaine de la régulation aéroportuaire, plus que jamais indispensable dans le contexte précité.

Concernant le secteur ferroviaire, indépendamment du contexte difficile lié à la crise sanitaire, l'Autorité a tenu à garder son cap afin d'oeuvrer pour une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs effective. En effet, il est désormais urgent de réunir les conditions permettant aux nouveaux entrants, comme aux entreprises ferroviaires ou candidats autorisés d'ores et déjà présents sur le marché français, de bénéficier d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire au réseau ainsi qu'aux installations de service. Ainsi, l'Autorité a consolidé son travail de diagnostic et de recommandations pour permettre aux entreprises ferroviaires de bénéficier des meilleures conditions opérationnelles d'accès aux infrastructures ferroviaires. C'est notamment dans ce sens que l'Autorité a publié, en février 2020, un avis riche d'une trentaine de recommandations lors de l'examen annuel de la partie non tarifaire du document de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 et 2020 modifié.

Quant au secteur autoroutier, l'année 2020 a été particulièrement dense compte tenu, d'une part, d'un pic de saisines relatives aux contrats de sous-concession jamais enregistré sur une année depuis l'entrée en vigueur du dispositif juridique et, d'autre part, du débat sur la rentabilité des concessions autoroutières qui s'est invité tout au long de cette année. C'est d'ailleurs grâce à la réalisation de son premier rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières que l'Autorité a pu faire œuvre de pédagogie, écarter les idées reçues et formuler des préconisations argumentées pour éclairer les décideurs publics dans ce débat. Ce rapport, je le rappelle, a été établi par l'Autorité avec la perspective qui est la sienne : celle d'un régulateur sectoriel ayant pour mission de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage et ce, en cohérence avec ses valeurs d'indépendance, d'expertise, de transparence et de dialogue. C'est dans ce rapport que l'Autorité a, avec rigueur, expertise et rendu public le taux de rentabilité des concessions autoroutières pour la première fois depuis leur création.

Enfin, afin de concourir à l'exercice d'une concurrence effective sur le marché des services librement organisés de transport routier de voyageurs, l'Autorité s'est attachée à adapter sa stratégie de contrôle pour recentrer son action sur les aménagements de transport routier interurbain d'intérêt supérieur pour les « cars Macron ».

De manière évidente, ce contexte inédit a amené le régulateur des transports à s'interroger sur le sens même des missions qui lui ont été confiées et sur les objectifs à fixer pour s'adapter à cette situation sans précédent. Dans cette optique, l'Autorité a publié son document de référence ainsi que ses orientations stratégiques pour 2021-2022, qui permettront notamment de répondre aux enjeux émergents globaux que sont la régulation par la



**Bernard Roman**

Président de  
l'Autorité  
de régulation des  
transports

donnée, la lutte contre le changement climatique et les impacts de la crise sanitaire sur les secteurs régulés.

Tout au long de cette année 2020, l'expertise et l'engagement sans faille de nos collaborateurs que je tiens tout particulièrement à saluer pour le travail considérable effectué, ont contribué à donner tout son sens à la mission donnée à l'ART par le législateur.

C'est donc avec enthousiasme, guidé par le sens de l'action, que je vous invite à parcourir ce rapport d'activité décennal qui survient dans une période où la régulation devra, davantage encore, s'inscrire dans un dialogue constant avec l'ensemble des acteurs du transport, tout en veillant à s'effectuer toujours au bénéfice de l'usager.

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Bernard Roman".

Bernard Roman

10 ans  
de régulation





# 01

# 10 ans de régulation

Ce rapport d'activité 2020 marque une date anniversaire : celle des dix ans de l'Autorité de régulation des transports (ART).

C'est au cours de ces dix dernières années que l'ART – régulateur initialement circonscrit au seul secteur ferroviaire – est parvenue à gagner la confiance des décideurs et des parlementaires afin de devenir le régulateur multimodal des transports, avec, notamment, trois nouveaux secteurs intégrés dans le champ de régulation qui lui est confié au dernier trimestre 2019 (redevances aéroportuaires, activités de gestionnaire de l'infrastructure, de gestionnaire technique ainsi que prestations de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France, services numériques de mobilité). Si l'année 2020 s'est ouverte avec la célébration des dix ans d'existence de l'Autorité, elle a ensuite été fortement marquée par la crise sanitaire et ses conséquences pour l'ensemble des secteurs régulés par l'ART. Dans ce contexte, l'Autorité a souhaité définir des orientations stratégiques sectorielles et transversales pour les années 2021 et 2022, qu'elle a rendu publiques début 2021.

• FERROVIAIRE •

↓36%

des circulations ferroviaires  
au 1<sup>er</sup> semestre 2020  
par rapport à 2019

↓20%

des circulations de trains de fret  
au 1<sup>er</sup> semestre 2020  
par rapport à 2019

↓37%

de l'offre de transport ferroviaire  
de voyageurs au 1<sup>er</sup> semestre 2020  
par rapport à 2019

↓72%

de la fréquentation voyageurs  
entre mars et juin 2020  
par rapport à 2019

• AÉROPORTUAIRE •



↓69%

du trafic de passagers par rapport  
à 2019 pour les aérodromes  
relevant du champ  
de compétence de l'Autorité

---

## • AUTOROUTIER •

---

↓22 %  
du trafic autoroutier  
en 2020

↓80 %  
du trafic autoroutier  
en avril 2020



---

## • TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE PERSONNES LIBREMENT ORGANISÉ •

---

↓30 %  
des liaisons proposées par  
les deux opérateurs nationaux  
(BlaBlaBus et Flixbus)  
en 2019 opérées au début  
de l'été 2020

113  
départs quotidiens  
au 2<sup>ème</sup> trimestre 2020,  
soit un nombre inférieur  
à celui observé lors de  
l'ouverture du marché en 2015

# 2020 : Panorama de l'impact de la crise sanitaire

C'est le secteur des transports dans son ensemble qui a été touché par la crise sanitaire.

Ralentissement ou arrêt total de l'activité, l'Autorité dispose d'une vision transversale sur les différents marchés des transports qu'elle régule sans pour autant pouvoir encore en mesurer les conséquences exactes.



## Ferroviaire

La période de confinement du premier semestre a conduit à une chute brutale du volume de circulations ferroviaires (près de 78 % au plus fort du premier confinement), avec un impact beaucoup plus mesuré pour l'activité de fret (jusqu'à 67 % de circulations hebdomadaires en moins) que pour l'offre de transport de voyageurs (jusqu'à 81 % de moins). La fréquentation des services voyageurs s'effondre davantage que l'offre, chutant de 95 % au mois d'avril 2020 par rapport à 2019.

La fréquentation des services internationaux est celle dont la reprise est la plus lente (18 % de fréquentation au mois de juin 2020 par rapport au mois de juin 2019 contre 46 % pour les services TGV domestiques). Le taux d'occupation des services commerciaux domestiques est celui qui se maintient le mieux durant la période de confinement (en avril, il reste supérieur à 50 %).

Par rapport aux autres pays européens, le transport ferroviaire de voyageurs chute de manière assez comparable en France, en Italie et en Espagne au premier semestre, et de manière plus marquée en revanche qu'en Allemagne et en Suède.

Le transport ferroviaire de marchandises subit un impact comparable au mode routier sur le premier semestre 2020, les deux modes chutant respectivement de 17 % et 16 % en tonnes.km. Les évolutions du transport de fret sont assez homogènes au sein des pays européens, avec un impact à la baisse beaucoup moins marqué que pour l'activité voyageurs.



# 2020 : Panorama de l'impact de la crise sanitaire

## Autoroutier

Sur l'année 2020, le trafic a chuté de 22 % en moyenne sur le réseau concédé. Cette moyenne cache des disparités significatives selon les catégories de véhicules, les réseaux et la période de l'année.

Le trafic a principalement diminué lors du premier confinement bien qu'il ait aussi été affecté lors du second confinement et même en dehors de ces périodes. Le premier confinement (du 17 mars au 11 mai) s'est accompagné d'une baisse de 80 % du trafic pour le mois d'avril. Le second confinement (du 30 octobre au 15 décembre) a eu un impact plus modéré avec des baisses de 31 % et 32 % du trafic pour les mois de novembre et décembre, cette moindre réduction du trafic étant le résultat de mesures de confinement moins strictes. La période s'écoulant entre les deux confinements n'a pas non plus permis de retrouver le niveau de trafic de 2019. Le trafic était 3 % plus faible aux mois de juillet et d'août 2020 qu'aux mêmes mois de l'année précédente. Il était de 8 % et 9 % plus faible pour les mois de septembre et octobre.

Les mesures sanitaires du premier confinement ont engendré un arrêt des travaux, ce qui se traduira par des retards de mise en service et pourrait induire des coûts accrus pour certaines sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA).

L'impact du premier confinement sur les travaux autoroutiers a en effet été significatif: l'arrêt des chantiers et, plus largement, d'une grande partie de l'activité économique (manque d'approvisionnements en matériaux et matériels, indisponibilité des salariés, commande publique dégradée, etc.) a généré une perte d'activité du secteur des travaux publics estimée à plus de 50 % sur les mois de mars, avril et mai 2020. Des retards dans la mise en service des ouvrages ou des surcoûts pour les compenser peuvent ainsi être attendus.





## Autocars

Entre 2 et 2,5 millions de passagers ont été transportés au 1<sup>er</sup> trimestre 2020, un chiffre comparable à celui du 1<sup>er</sup> trimestre 2019. Les conséquences des grèves de la SNCF au mois de janvier ont ainsi contrebalancé l'arrêt de l'activité fin mars, la quasi-totalité des opérateurs ayant dû interrompre les circulations commerciales le 17 mars 2020, au début de la période de confinement.

Seuls quatre opérateurs ont repris une activité à la toute fin du 2<sup>ème</sup> trimestre 2020.

Les deux opérateurs disposant d'un réseau national, BlaBlaBus et FlixBus, ont repris leur activité respectivement le 24 juin et le 18 juin 2020. Au redémarrage, les opérateurs BlaBlaBus et FlixBus ont concentré leur activité sur une partie limitée de leurs réseaux respectifs et ont opéré moins de 30 % des liaisons qu'ils avaient proposées l'année précédente. La densité du réseau est ainsi directement impactée par la variation du nombre de liaisons.

Sur les quelques jours exploités au 2<sup>ème</sup> trimestre 2020, le nombre de départs quotidiens observé sur la période effective d'exploitation des opérateurs s'élève à 113, moins que le niveau observé lors de l'ouverture du marché en 2015, indiquant une reprise lente de l'offre de transport sur cette période pour le mode autocar.

Dans le cadre de l'observation des offres de marché réalisée par l'Autorité, mesurée ici par l'évolution de la moyenne hebdomadaire du nombre de voyages quotidiens proposés à la vente trois jours avant le départ sur un panel de 70 liaisons, il est constaté que le trafic a progressivement repris au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre, sans retrouver son niveau du début d'année, et semble stagner ou décroître depuis fin août, avant un arrêt quasi-total dû au confinement du 29 octobre 2020. La reprise s'effectue ensuite de façon limitée avec un seul opérateur à partir du 17 décembre 2020.



# 2020 : Panorama de l'impact de la crise sanitaire

## Aérien

Le secteur du transport aérien a été durement touché par la crise sanitaire. Sur l'ensemble de l'année 2020, selon l'Association internationale du transport aérien (IATA)<sup>1</sup>, le trafic passagers a diminué de 65,9 % par rapport à 2019. L'Europe a été particulièrement affectée, avec une baisse du trafic de 69,9 % sur un an et de 82,2 % sur le seul mois de décembre 2020, conséquence

de la seconde vague épidémique. Selon des projections d'Eurocontrol publiées en novembre 2020, au niveau mondial, le transport aérien ne devrait pas retrouver son niveau de trafic d'avant-crise avant au moins 2024, hypothèse « haute » s'appuyant sur la disponibilité d'un vaccin pour l'ensemble des passagers d'ici l'été 2021.

Sans exception avec les baisses de trafic constatées aux niveaux mondial et européen, les aérodromes relevant du champ de compétence de l'Autorité ont vu leurs trafics baisser en moyenne de près de 69 % entre les années 2019 et 2020.



<sup>1</sup> IATA, communiqué de presse du 3 février 2021.

# 10 ans pour devenir un régulateur de transport multimodal

Les dix ans de l'Autorité de régulation des transports ont été célébrés à l'Assemblée nationale le 29 janvier 2020.



L'Autorité a été créée grâce à la volonté du législateur, et sa légitimité a été plusieurs fois réaffirmée au cours de la décennie, avec un élargissement progressif et continu de ses missions.

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) a été créée le 8 décembre 2009

Comme pour les autres secteurs ouverts à la concurrence, l'Union européenne a imposé à chaque État membre de se doter, pour l'ouverture du marché des transports ferroviaires de voyageurs, d'un régulateur indépendant chargé d'accompagner cette ouverture à la concurrence et de veiller à l'accès libre, transparent et non discriminatoire au réseau. La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 a ainsi créé l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf).

La nomination, le 20 juillet 2010, de Pierre Cardo comme Président de l'Araf a permis de poser les premières pierres de l'organisation de l'Autorité.

Son pouvoir d'avis conforme sur la tarification d'accès à l'infrastructure lui a permis d'engager un premier travail sur les péages avec SNCF Réseau (anciennement Réseau ferré de France), qui, dix ans après, commence à porter ses fruits.

# 10 ans pour devenir un régulateur de transport multimodal



## L'Araf renforce ses compétences

La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a renforcé les missions du régulateur et sanctuarisé l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure en édifiant « une muraille de Chine » entre SNCF Réseau et les entreprises ferroviaires du groupe public intégré. Les compétences de l'Araf ont ainsi été étendues au modèle économique du système ferroviaire, avec l'extension de ses avis à la tarification de l'ensemble des installations de service (gares de voyageurs, centres de maintenance, cours de marchandises, etc.), et en matière financière, l'Autorité étant chargée de veiller au respect de la trajectoire budgétaire de SNCF Réseau et d'assurer le suivi des conditions de financement de ses projets d'investissement.

L'entrée en vigueur de la directive 2012/34/UE modifiée a conduit au transfert à l'Autorité et à son homologue britannique, l'Office of Rail and Roads (ORR), le 16 juin 2015, de la régulation économique du Tunnel sous la Manche, élargissant encore son périmètre d'intervention.

## L'Araf devient l'Arafer

La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite « loi Macron », a donné à l'Autorité une dimension multimodale en élargissant ses missions au transport routier de services réguliers interurbains de voyageurs (à compter du 15 octobre 2015) et au secteur autoroutier (à compter du 1<sup>er</sup> février 2016). L'Araf est ainsi devenue l'Arafer, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

En libéralisant le transport routier de services réguliers interurbains de voyageurs en France, cette loi a confié à l'Arafer la régulation des liaisons interurbaines de moins de cent kilomètres, une mission de régulation des gares et aménagements de transport routier ainsi qu'une mission générale d'observation du marché. Ce nouveau mode de transport par autocar aura permis à plus de 10 millions de personnes de voyager en 2019.

“ Concernant le secteur autoroutier, la loi du 6 août 2015 a confié à l'Autorité des missions nouvelles d'avis et de contrôle pour compenser l'asymétrie de moyens entre les sociétés concessionnaires et le concédant. ”

Concernant le secteur autoroutier, la loi du 6 août 2015 a confié à l'Autorité des missions nouvelles d'avis et de contrôle « pour compenser l'asymétrie de moyens entre les sociétés concessionnaires et le concédant ».

De ce point de vue, l'avis relatif au plan d'investissement autoroutier (PIA), rendu par l'Autorité en 2017, a eu un impact considérable, en conduisant au retrait de plusieurs opérations, à une réduction d'environ 100 millions d'euros du montant global de ce plan et, partant, à de moindres hausses de péage *in fine* pour les usagers. Plus récemment, au second semestre 2020, l'Autorité a publié son premier rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières, ce qui a permis de faire œuvre de pédagogie et d'éclairer le débat public dans ce secteur.



# 10 ans pour devenir un régulateur de transport multimodal

## Le poids des données dans la régulation

Enfin, la loi du 6 août 2015 a permis à l'Autorité de recourir à des décisions de collecte de données dans les secteurs ferroviaire, routier et autoroutier. Cette compétence, qui, en matière ferroviaire, résulte directement de la directive 2012/34/UE, renforce la mission d'observation des marchés de l'ART et l'importance que prennent les données dans la régulation. Pour le régulateur, la collecte et l'analyse des données permettent de mieux comprendre les marchés afin de mieux pouvoir les réguler. Pour les acteurs et usagers, les études et analyses conduites par l'Autorité permettent d'approfondir la connaissance de l'offre et de la demande sur les marchés régulés, d'objectiver le débat public et d'éclairer les décisions publiques, et contribuent à réduire les asymétries d'information.

## L'ART est devenue le régulateur multimodal des transports le plus conséquent en Europe

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'ordonnance n° 2018-1135 du 12 décembre 2018 prise sur habilitation de cette loi ont conféré à l'Autorité de nouvelles missions de régulation à l'aube de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs en France, au travers d'un renforcement de ses pouvoirs d'avis, de règlement de différends et de sanction.

Le 24 juillet 2019, l'ordonnance n° 2019-761, prise sur l'habilitation de la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises (dite loi « PACTE »), a une nouvelle fois accru les compétences de l'Autorité pour lui attribuer, dès le 1<sup>er</sup> octobre 2019, la régulation des tarifs des redevances aéroportuaires. Cette régulation porte essentiellement sur deux axes : l'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires et l'émission d'un avis conforme sur les projets de contrat de régulation économique (CRE) entre les exploitants d'aéroports et l'État, qui cadrent l'évolution des redevances sur cinq années.

Enfin, l'entrée en vigueur progressive, en 2020, de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a continué d'élargir le champ d'action de l'Autorité.



**“ L'entrée en vigueur progressive, en 2020, de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a continué d'élargir le champ d'action de l'Autorité. ”**

En premier lieu, la LOM a confié à l'Autorité la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP) sur le réseau historique, de gestionnaire technique du réseau du Grand Paris Express, ainsi que des prestations de sûreté offertes par le groupe de protection et de sécurisation des réseaux (GPSR).

En deuxième lieu, la LOM a confié à l'ART une mission sur l'ouverture des données de mobilité et la billettique afin d'assurer, entre autres, le contrôle du respect des dispositions du règlement européen du 31 mai 2017 sur la fourniture de services d'informations sur les déplacements multimodaux.

En dix ans, l'Autorité aura gagné la confiance des décideurs et des parlementaires pour devenir le régulateur multimodal des transports. L'Autorité s'attache, jour après jour, à maintenir cette confiance avec ses différents interlocuteurs (décideurs, parlementaires, opérateurs régulés, etc.).



**“** En dix ans, l'Autorité aura gagné la confiance des décideurs et des parlementaires pour devenir le régulateur multimodal des transports. Elle s'attache, jour après jour, à maintenir cette confiance avec ses différents interlocuteurs : décideurs, parlementaires, opérateurs régulés, etc. **”**

# Les valeurs de l'ART

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



## Indépendance

L'indépendance est la première des valeurs portées par l'Autorité. L'indépendance de l'Autorité, tant vis-à-vis du Gouvernement que de l'ensemble des régulés et des acteurs, constitue un gage de régulation impartiale au bénéfice de tous et reconnue par tous.

Garantie par le statut de ses membres (dont les mandats sont irrévocables et non renouvelables) et de ses agents, l'indépendance de l'Autorité s'entend, avant tout, comme une indépendance de jugement, qui se traduit dans ses avis et décisions : ces derniers sont en effet fondés sur la prise en compte objective des arguments économiques, techniques, juridiques et financiers, ainsi que sur l'écoute impartiale de toutes les parties.

C'est dans la pratique que cette indépendance s'évalue. Cette dernière se nourrit de la compétence des membres du collège et de ses agents, issus de divers horizons, qui ont créé l'expertise qui lui est aujourd'hui reconnue et qui fait autorité. Plusieurs éléments y contribuent également : le statut d'autorité publique indépendante dont bénéficie l'Autorité, les moyens qui lui sont alloués, les règles déontologiques applicables tant aux membres du collège qu'aux agents ainsi que leur attitude individuelle et collective.

## Expertise

**L'ambition de l'Autorité est de mettre au service des secteurs qu'elle régule une expertise reconnue par tous, fondée sur une intelligence collective, fruit du partage de ses compétences en interne comme en externe.**

Cette expertise s'appuie sur une instruction approfondie et une connaissance fine des marchés régulés, visant à produire des avis et décisions pertinents et motivés. Dans ce cadre, l'Autorité veille à

favoriser une approche pluridisciplinaire des sujets traités au service d'une démonstration du bien-fondé de ses positions. Afin d'accompagner son développement, l'Autorité s'attache à maintenir et actualiser les compétences de ses équipes tant sur la connaissance des secteurs régulés que sur l'ensemble des disciplines sur lesquelles s'appuie son action (économie, ingénierie, droit, finances, etc.).

## Transparence

**L'action de régulation conduite par l'Autorité ne prend tout son sens que si elle est compréhensible par l'ensemble des acteurs et que ces derniers en perçoivent pleinement la finalité et l'utilité, d'où la nécessité d'en rendre compte régulièrement, de manière intelligible, en prenant soin d'en expliciter les fondements au regard des missions qui lui sont confiées et de communiquer de façon claire et détaillée les motivations de ses avis et décisions.**

Parallèlement, pour contribuer à la transparence des secteurs régulés, l'Autorité fournit des informations et des indicateurs fiables et objectifs, dans les différents secteurs régulés, afin d'éclairer les décideurs publics, acteurs de marché, usagers et clients. Études, rapports et publications de l'Autorité s'inscrivent dans cet objectif. L'Autorité veille également à ce que les opérateurs remplissent leurs propres obligations en la matière.

## Dialogue

**Afin de recueillir l'ensemble des points de vue, examiner les sujets sous tous les angles pertinents et ainsi pouvoir élargir son champ de compréhension et d'évaluation des principaux enjeux en matière de régulation, l'Autorité maintient un dialogue ouvert et constructif avec l'ensemble des acteurs du secteur, qu'il s'agisse des acteurs publics (Parlement, Gouvernement et administrations, juridictions administratives) et des parties prenantes, ainsi qu'avec les autres autorités de régulation sectorielle.**

À l'écoute des acteurs du secteur, l'Autorité lance régulièrement des consultations publiques afin de recueillir leur éclairage sur des sujets techniques et ainsi enrichir la qualité de ses avis et décisions. Cette recherche permanente du dialogue lui permet de se tenir à l'écoute des secteurs régulés et, de la sorte, d'adapter l'intensité de la régulation au degré des défaillances de marché identifiées: réguler consiste en effet à ajuster en permanence l'intensité des mesures préconisées au contexte de court terme et aux enjeux et priorités de moyen et long termes.



# Les missions de l'ART

Lors de sa création en 2009, l'Autorité assurait la régulation du seul secteur ferroviaire, avec pour principal objectif d'accompagner l'ouverture à la concurrence du marché du transport ferroviaire. En 2015, le législateur a décidé d'étendre son périmètre d'intervention au transport collectif routier de voyageurs ainsi qu'au secteur autoroutier concédé: l'Araf (Autorité de régulation des activités ferroviaires), régulateur sectoriel, est ainsi devenue l'Arafer (Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières), régulateur de transport multimodal.



Une nouvelle étape a été franchie en 2019. L'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 a confié à l'Autorité, qui a pris le nom d'Autorité de régulation des transports à cette occasion, la régulation des redevances aéroportuaires, compétence jusque-là exercée par l'Autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (ASI). La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités lui a conféré de nouvelles prérogatives dans les secteurs des transports publics urbains en région Île-de-France, d'une part, et des services numériques de mobilité, d'autre part.

## Le secteur du transport ferroviaire

Depuis sa création, l'Autorité accompagne le secteur du transport ferroviaire dans son ouverture progressive à la concurrence, concourant à son bon fonctionnement dans ses dimensions techniques, économiques et financières, au bénéfice de ses usagers et clients.

L'Autorité veille à ce que les conditions d'accès au réseau ferré national, aux installations de service ainsi qu'aux différentes prestations associées soient transparentes, équitables et non discriminatoires. À ce titre, elle formule des avis, simples ou conformes selon les cas, sur les tarifs et les conditions d'accès aux infrastructures ferroviaires. Parallèlement, elle veille à l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, SNCF Réseau, notamment à travers l'avis portant sur la nomination, le renouvellement ou la révocation de son directeur général (ou de son président-directeur général), ainsi qu'à celle du gestionnaire des gares, SNCF Gares & Connexions. Afin d'éviter les risques de discrimination, de subvention croisée ou de distorsion de concurrence, elle approuve les règles de la séparation comptable des différentes entités du groupe public ferroviaire.

L'Autorité régule le transport ferroviaire de voyageurs, en préparant, notamment, dans le contexte d'ouverture à la concurrence, la mise en place des outils destinés à objectiver et prévenir les éventuels risques de déséquilibre économique des services ferroviaires de voyageurs conventionnés par les services ferroviaires de voyageurs librement organisés et à vérifier la conformité de l'attribution directe de contrats de service public par une autorité organisatrice de transport au regard des conditions dérogatoires fixées par la réglementation communautaire.

Le cas échéant, elle règle les différends entre entreprises ferroviaires, autorités organisatrices de transport, gestionnaires d'infrastructures et exploitants d'installations de service dont elle est saisie et peut déclencher une procédure de sanction en cas de manquement aux règles d'accès ou d'utilisation du réseau ferré ou des installations de service.



# Les missions de l'ART

L'Autorité surveille la trajectoire financière de SNCF Réseau, émettant, entre autres, un avis sur son budget annuel, sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau ainsi que sur les concours publics accordés au gestionnaire d'infrastructure pour les investissements d'un montant supérieur à 200 millions d'euros. Elle émet également un avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Gares & Connexions.

L'Autorité assure une mission générale d'observation des conditions d'accès au réseau et peut, à ce titre, après avoir procédé à toute consultation qu'elle estime utile des acteurs du secteur des transports ferroviaires, formuler et publier toute recommandation.

De surcroît, sans préjudice des compétences de l'Autorité de la concurrence, elle assure le suivi de la situation de la concurrence sur les marchés des services ferroviaires, réalisant des études et travaux qu'elle restitue au secteur de manière transparente afin d'en permettre une ouverture effective.

L'Autorité corégule avec son homologue britannique le Tunnel sous la Manche, dans le cadre du comité binational. Inscrivant son action dans un cadre européen, elle participe également aux activités d'instances de dialogue et de concertation, comme l'IRG-Rail, réseau européen des régulateurs ferroviaires indépendants, et l'ENRRB, le réseau de régulateurs ferroviaires créé et animé par la Commission européenne.



**“ L'Autorité surveille la trajectoire financière de SNCF Réseau, émettant, entre autres, un avis sur son budget annuel ainsi que sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau. ”**



## Le secteur du transport routier de voyageurs

L'Autorité régule les services réguliers interurbains de transport routier de voyageurs qui assurent une liaison de moins de cent kilomètres, concourant ainsi au bon fonctionnement du marché, au bénéfice des usagers et des clients. Dans ce cadre, elle met en place des outils destinés à objectiver et prévenir les éventuels risques de déséquilibre économique des services de transport public par les services librement organisés.

L'Autorité exerce également une mission de régulation des gares et aménagements de transport routier, veillant à l'exercice d'une concurrence effective au bénéfice des usagers des services de transport, notamment en contrôlant les règles d'accès. Le cas échéant, elle règle les différends dont elle est saisie entre opérateurs de transport et gestionnaires des gares.

Enfin, l'Autorité exerce une mission générale d'observation du marché. Dans ce cadre, elle établit chaque année un rapport sur les services de transport public routier de personnes librement organisés et, parallèlement, peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes les actions d'information nécessaires dans le secteur des services réguliers interurbains de transport routier de personnes.



## Le secteur autoroutier

L'Autorité veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. À ce titre, elle est consultée sur les projets de contrat de concession et d'avenant à un contrat existant lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la concession.

L'Autorité assure une mission de suivi économique et financier du secteur. Chaque année, elle établit une synthèse des comptes des concessionnaires et assure un suivi des taux de rentabilité interne de chaque concession tandis que, au moins une fois tous les cinq ans, elle publie un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation.

L'Autorité veille également à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Dans ce cadre, elle rend un avis conforme sur la composition de leurs commissions de marchés ainsi que sur leurs règles internes. En cas de manquement à leurs obligations de publicité et de mise en concurrence, elle est habilitée à engager les recours prévus par la réglementation en vigueur.

**“ L'Autorité veille également à l'exercice d'une concurrence effective et loyale lors de la passation des marchés des sociétés concessionnaires d'autoroutes. ”**

Parallèlement, l'Autorité assure le contrôle des procédures d'attribution des contrats passés par ces mêmes sociétés en vue de l'exploitation des installations annexes à caractère commercial, en veillant notamment au respect des obligations en terme de modération tarifaire pour la distribution de carburants, au bénéfice direct des usagers de l'autoroute.

Dans ce cadre, elle établit annuellement un rapport portant sur les marchés de travaux, fournitures et services, d'une part, et sur les contrats d'exploitation passés par les sociétés concessionnaires, d'autre part.

Plus généralement, pour mener à bien ses missions, l'Autorité peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes les actions d'information nécessaires dans le secteur des autoroutes concédées.





## Le secteur aéroportuaire

L'Autorité régule les redevances aéroportuaires pour les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour ceux faisant partie d'un système d'aérodromes comprenant au moins un aérodrome dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes.

Dans ce cadre, elle homologue les tarifs annuels des redevances aéroportuaires dont elle est saisie ou fixe elle-même ces tarifs si la dernière homologation date de plus de 24 mois. Par ailleurs, elle émet un avis conforme sur les projets de contrat de régulation économique (CRE) conclus entre les exploitants des aérodromes et l'État, représenté par le ministre chargé de l'aviation civile, contrats qui cadrent l'évolution des redevances sur cinq années. En vue de l'élaboration d'un projet de contrat, le ministre chargé de l'aviation civile peut consulter l'Autorité

“ L'Autorité homologue les tarifs annuels des redevances aéroportuaires dont elle est saisie ou fixe elle-même ces tarifs si la dernière homologation date de plus de 24 mois. ”

qui émet alors un avis motivé sur le coût moyen pondéré du capital à prendre en compte dans le projet de contrat.

L'Autorité dispose également d'un pouvoir d'investigation et d'enquête pour l'exercice de ces missions ainsi que d'un pouvoir de sanction des manquements identifiés.

Enfin, l'Autorité corégule avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) suisse les tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Bâle-Mulhouse. Inscrivant son action dans un cadre européen, elle participe également aux activités d'instances de dialogue et de concertation, comme le Forum de Thessalonique, animé par la direction générale de la mobilité et des transports de la Commission européenne, qui réunit les autorités de supervision indépendantes des redevances aéroportuaires de tous les États membres de l'Union européenne.



## Le secteur des transports publics urbains en région Île-de-France

L'Autorité assure la régulation des activités exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) en tant que gestionnaire d'infrastructure sur le réseau historique du métro et du RER et gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris. Elle régule également les prestations de sûreté mises en œuvre par le service interne de sécurité de la RATP (en l'occurrence le groupe de protection et de sécurisation des réseaux, dit GPSR).

À ce titre, l'Autorité veille à ce que les exploitants sur le réseau de transport public du Grand Paris bénéficient d'un traitement transparent, équitable et non-discriminatoire et, dans ce cadre, rend un avis motivé sur le document de référence dudit réseau.

Elle émet un avis conforme sur la fixation des rémunérations versées à la RATP au titre de ses activités de gestionnaire de l'infrastructure sur le réseau historique du métro et du RER et de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris, ainsi que sur la tarification des prestations de sûreté mises en œuvre par le GPSR.

Elle approuve également les règles de la séparation comptable entre les activités d'opérateur de transport, de gestion de l'infrastructure, de gestion technique du réseau de transport public du Grand Paris et de sûreté exercées par la RATP; plus généralement, elle dispose d'un pouvoir réglementaire supplétif en la matière, précisant, en tant que de besoin, les règles concernant les périmètres de la séparation comptable, les règles d'imputation comptable ainsi que les principes déterminant les relations financières entre ces activités.

L'Autorité règle les différends entre la RATP, Île-de-France Mobilités et tout exploitant du réseau de transport public du Grand Paris dont elle est saisie et peut déclencher une procédure de sanction le cas échéant.

Elle peut recueillir des données, procéder à des expertises et mener des études et toutes les actions d'information nécessaires dans le secteur des transports publics urbains dans la région Île-de-France.

## Le secteur des services numériques de mobilité

En application et dans la continuité des dispositions du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission européenne du 31 mai 2017, la loi d'orientation des mobilités renforce les obligations incombant aux services publics et privés de transport, en matière d'ouverture des données nécessaires à l'information des voyageurs et au développement des services numériques de mobilité. Dans ce cadre, elle prévoit notamment l'accès aux données en temps réel ainsi qu'une ouverture généralisée anticipée au 1<sup>er</sup> décembre 2021. Sont visées les données statiques et dynamiques concernant les déplacements et la circulation de différents modes de transport proposant tant des services réguliers que des services à la demande, mais également les données des réseaux routiers, cyclables et piétons ou relatives aux déplacements des personnes à mobilité réduite.

Afin de faciliter l'accès à l'information pour les utilisateurs par le développement de nouveaux services de mobilité, l'Autorité s'assure de la mise à disposition effective des données, de leur conformité aux formats, de leur mise à jour et de leur qualité et vérifie que l'ensemble des réutilisateurs concernés les fournissent de manière neutre, transparente et sans biais commercial. Afin de pouvoir remplir ces missions, elle dispose de prérogatives en matière de contrôle de la conformité des données, incluant des pouvoirs de règlement de différend et des pouvoirs de sanction.

Enfin, l'Autorité veille à accompagner le développement des services numériques de ventes ou MaaS (« Mobility as a Service »), plateformes multimodales de transport regroupant au sein d'une même et unique application plusieurs offres de mobilité. Dans ce cadre, elle dispose d'attributions en matière de contrôle, de règlement de différend et de sanction.





# Les quatre piliers socles pour l'action du régulateur

Amélioration des connaissances sur les marchés régulés, maintien d'un cadre concurrentiel équitable, réduction des asymétries d'information et travail de veille à l'instauration de tarifications fournissant des signaux économiques pertinents et cohérents constituent les quatre piliers socles de l'action de l'Autorité.



Régulateur du seul secteur du transport ferroviaire lors de sa création en 2009, de nouvelles prérogatives ont, depuis, été confiées à l'Autorité par le législateur, conduisant à une extension progressive de son périmètre d'intervention, d'abord aux secteurs du transport collectif routier de voyageurs et des autoroutes concédées, en 2015, puis au secteur aéroportuaire, des transports publics urbains en région Île-de-France ainsi que des services numériques de mobilité en 2019 et 2020.

Concourant au suivi et au bon fonctionnement du marché dans l'ensemble de ces secteurs, au bénéfice des acteurs et des usagers, l'Autorité veille à inscrire son action de contrôle et de régulation dans une approche multimodale. À ce titre, la mission générale d'observation des données que lui a conférée le législateur revêt une importance toute particulière, non seulement en raison de son caractère transversal, mais également du fait

qu'elle constitue l'un des fondements des quatre piliers socles qui guident l'action du régulateur:

- améliorer les connaissances sur les marchés régulés;
- maintenir un cadre concurrentiel équitable;
- réduire les asymétries d'information;
- veiller à l'instauration de tarifications fournissant des signaux économiques pertinents et cohérents.

## Développer et approfondir la connaissance de l'offre et de la demande sur les marchés régulés

Afin de pouvoir remplir pleinement, au bénéfice des acteurs et des usagers, les missions de régulation qui lui sont confiées par le législateur, l'Autorité développe et consolide sa connaissance des infrastructures et services de mobilité (tant en matière d'offre que de demande) et, plus généralement, de l'environnement économique de l'ensemble des secteurs régulés. Ses prérogatives en matière de collectes de données et d'informations lui permettent notamment de mener toutes les analyses de coûts et de prix utiles, d'élaborer des modèles contrefactuels et des modèles de coûts et de réaliser les tests de marchés nécessaires. Ces mêmes prérogatives lui offrent également la possibilité d'analyser les évolutions des comportements de mobilité, y compris dans une approche multimodale.

L'Autorité inscrit son action dans une vision prospective du secteur des transports, en questionnant notamment l'impact potentiel de certaines évolutions technologiques ou ruptures sociétales ; la construction de cette vision prospective induit nécessairement une

approche multimodale, les trafics et l'organisation industrielle du secteur dépendant en particulier de la demande de transport tous modes confondus ainsi que de l'offre proposée par les modes en concurrence.

Les études et analyses conduites par le régulateur indépendant qu'est l'Autorité, sur la base notamment des données sectorielles collectées, constituent des moyens d'évaluation des politiques publiques et permettent d'objectiver le débat public et d'éclairer les décisions publiques.

De surcroît, par la diffusion d'indicateurs rendant compte du niveau et de l'évolution des performances des acteurs régulés, l'Autorité entend actionner des mécanismes « d'incitation réputationnelle » et mettre en œuvre une régulation par la transparence, éclairée par les données.



# Les quatre piliers socles pour l'action du régulateur

## Développer et maintenir un cadre concurrentiel équitable

Dans les secteurs où les coûts fixes sont importants et où les difficultés d'accès aux infrastructures dites essentielles ou l'existence de barrières à l'entrée peuvent restreindre la concurrence sur les marchés aval, l'Autorité de régulation des transports contribue à identifier et à lever les obstacles susceptibles de limiter l'accès à ces marchés et de pénaliser leur bon fonctionnement, au bénéfice des usagers et de la collectivité dans son ensemble.

Ainsi, dans le secteur du transport ferroviaire et du transport guidé francilien, l'Autorité veille à ce que les opérateurs disposent d'un accès équitable, transparent et non discriminatoire à l'ensemble des infrastructures essentielles (réseaux et installations de service, notamment) et, par conséquent, contribue à lever tous les obstacles susceptibles de compromettre ou de limiter l'exercice d'une concurrence effective et à fixer des règles d'accès garantissant cette transparence et non-discrimination. À ce titre, elle veille à l'indépendance des gestionnaires de ces infrastructures, s'attachant à ce que soit maintenue une séparation verticale entre, d'un côté, les activités de gestion de ces dernières et, de l'autre, les activités relatives à l'exploitation des services de transport, et, parallèlement, à ce que soient renforcées les garanties d'indépendance

organisationnelle et décisionnelle des exploitants des infrastructures et installations concernées (notamment en matière de ressources propres sur les plans technique, financier et humain). Plus généralement, elle œuvre à réduire l'ensemble des barrières pouvant entraver l'accès aux marchés, qu'elles soient de nature technologique, réglementaire ou informationnelle, tarifaires ou non tarifaires.

Dans le contexte récent de libéralisation du transport routier interurbain de voyageurs, l'Autorité s'attache également à accompagner les exploitants des gares routières dans la mise en œuvre de bonnes pratiques, afin d'en faciliter l'accès aux opérateurs et de prévenir le développement de pratiques discriminatoires.

S'agissant tant du secteur ferroviaire que de celui du transport routier interurbain de voyageurs, l'Autorité veille à une juste détermination des périmètres entre services conventionnés et services commerciaux, en veillant à maintenir un équilibre entre protection du modèle économique et financier des premiers et développement des seconds dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, au bénéfice des usagers et de la collectivité.

Enfin, l'Autorité contrôle la passation des marchés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes. Elle veille à assurer un accès transparent et équitable aux marchés et contrats passés par ces dernières en prévenant, détectant et sanctionnant les comportements anticoncurrentiels le cas échéant. Dans un secteur fortement concentré, marqué par d'importantes spécificités structurelles, elle s'attache à adapter sa stratégie de contrôle en fonction des évolutions sectorielles, des pratiques des sociétés et des enjeux concurrentiels.

**“ L'Autorité s'attache à accompagner les exploitants des gares routières dans la mise en œuvre de bonnes pratiques, afin d'en faciliter l'accès aux opérateurs et de prévenir le développement de pratiques discriminatoires. ”**

## Réduire les asymétries d'information

L'Autorité de régulation des transports veille également, dans des secteurs constituant des « monopoles naturels » au sens de la théorie économique et marqués, historiquement, par une forte concentration autour d'un nombre limité d'acteurs, à réduire les asymétries d'information existant entre les autorités publiques et les gestionnaires d'infrastructures ou exploitants d'installations de service, les nouveaux entrants et les opérateurs historiques, au bénéfice des usagers et de la collectivité.



Ainsi, en sa qualité de régulateur du secteur ferroviaire et du transport guidé francilien, l'Autorité veille à ce que soit corrigé le déséquilibre existant sur le plan informationnel entre, d'une part, l'opérateur historique qui dispose d'une position privilégiée et, d'autre part, les autorités organisatrices de transport et les nouveaux opérateurs. La notion d'information doit être entendue au sens large du terme, incluant tant les informations opérationnelles relatives aux caractéristiques techniques des infrastructures que les données relatives à la clientèle potentielle ou avérée. L'Autorité inscrit ainsi son action dans un objectif de suppression des rentes informationnelles dont peut jouir l'opérateur historique et, parallèlement, d'élargissement de l'accès à l'ensemble des données utiles, condition de la réussite de l'ouverture à la concurrence.

En ce qui concerne le secteur des concessions autoroutières, est également constatée une asymétrie d'information entre les sociétés concessionnaires et l'autorité concédante (en l'occurrence l'État, représenté par le ministère chargé des transports), pouvant placer cette dernière en situation défavorable lors des négociations des contrats et de leurs avenants. Dans ce contexte, l'Autorité contribue à assurer un suivi économique et financier du secteur et, de la sorte, à apporter un éclairage objectif et neutre sur l'organisation, les performances et les enjeux de ce dernier.



## Les quatre piliers socles pour l'action du régulateur

### Veiller à l'instauration de tarifications fournissant des signaux économiques pertinents et cohérents

L'Autorité de régulation des transports veille enfin, dans les secteurs qu'elle régule, à ce que la tarification soit transparente, non discriminatoire et envoie les signaux de prix permettant un fonctionnement efficace des marchés, au bénéfice des usagers et de la collectivité.

Dans le secteur du transport ferroviaire et du transport guidé francilien, l'Autorité entend inciter les gestionnaires des infrastructures essentielles (qu'il s'agisse du réseau ou des installations de service) à instaurer une tarification transparente et pertinente, qui permette non seulement d'encourager l'entrée de nouveaux opérateurs sur le marché, mais, également, qui soit porteuse d'évolutions structurelles fortes pour les gestionnaires eux-mêmes, en les encourageant à une gestion efficiente et performante. Un tel objectif induit l'adoption d'une tarification adaptée, que ce soit en termes de niveau ou de structuration, ainsi qu'une gestion efficace, avec l'établissement d'une tarification pluriannuelle, afin de réduire l'incertitude des nouveaux entrants et assurer la prévisibilité nécessaire aux opérateurs concernés.

L'Autorité poursuit un objectif similaire dans le secteur du transport routier de voyageurs, concourant à l'instauration, par les exploitants des gares routières, d'une tarification objective et transparente.

Dans le secteur des concessions autoroutières, l'Autorité poursuit ce même objectif de transparence dans son action de régulation des tarifs de péage, en veillant notamment à éclairer le décideur public et à s'assurer, préalablement à la conclusion d'avenants, de la juste adéquation entre le montant des éventuelles hausses envisagées et le coût des investissements supplémentaires mis à la charge des concessionnaires.

Enfin, l'Autorité veille à la mise en œuvre d'une régulation optimale des redevances aéroportuaires, transparente et non discriminatoire, dans le respect des équilibres entre les intérêts de toutes les parties prenantes, en l'occurrence les exploitants des infrastructures aéroportuaires, les compagnies aériennes et les usagers.

**“ L'Autorité poursuit un objectif de transparence dans son action de régulation des tarifs de péage, en veillant notamment à éclairer le décideur public. ”**



# Publication des orientations stratégiques 2021-2022

À l'occasion de la publication de son document de référence, l'Autorité de régulation des transports (ART) a publié, le 18 février 2021, ses orientations stratégiques pour les années 2021-2022 et leurs principales déclinaisons. Sans rechercher l'exhaustivité, il s'agissait, pour l'Autorité, de traduire concrètement, dans son programme de travail des années à venir, les missions ainsi que les valeurs et piliers socles qui fondent son action.



Les orientations stratégiques de l'Autorité pour 2021-2022 s'organisent autour :

- d'orientations sectorielles pour chacun des six secteurs de régulation, illustrées par quelques-unes des principales déclinaisons attendues dans le programme de travail de l'Autorité sur la période;
- d'orientations transversales, liées aux approches financières, juridiques et d'observation des marchés de l'Autorité.

# Publication des orientations stratégiques 2021-2022

## Répondre aux enjeux émergents globaux : régulation par la donnée, lutte contre le changement climatique et impacts de la crise sanitaire

Les orientations stratégiques pour chacun des six secteurs de régulation de l'Autorité doivent permettre de répondre aux enjeux émergents pour la régulation sectorielle. Ainsi, celles-ci permettront de contribuer :

- à l'approfondissement de la régulation par la donnée comme nouvelle modalité de régulation ;

- à la lutte contre le changement climatique, qui, sans être au cœur des missions de l'Autorité, n'en constitue pas moins une problématique prégnante, dont elle doit tenir compte ;
- à une meilleure compréhension des impacts de la crise sanitaire sur les secteurs régulés et des besoins d'adaptation de la régulation le cas échéant.

## Répondre aux grands enjeux sectoriels et transversaux

Ces orientations stratégiques doivent permettre de répondre, secteur par secteur, aux grands enjeux suivants :

- contribuer au développement et à la performance du mode ferroviaire, au bénéfice des usagers, dans le contexte d'ouverture à la concurrence du marché domestique du transport de voyageurs ;
- mettre en œuvre la régulation des activités de la RATP confiée par la loi d'orientation des mobilités ;
- renforcer le contrôle et la régulation du secteur autoroutier concédé et continuer à contribuer à construire l'organisation du secteur après la fin des concessions actuelles ;
- faire mieux appliquer le cadre régulatoire actuel dans le transport routier de voyageurs et élaborer une vision prospective de l'évolution du secteur et de sa régulation ;
- approfondir la régulation du secteur aéroportuaire, en tirant parti des enseignements de la première année de régulation et contribuer à améliorer le cadre régulatoire ;

- parachever la préparation de la mise en œuvre de la régulation confiée à l'Autorité dans le secteur des services numériques de mobilité par la loi d'orientation des mobilités et engager les premiers contrôles.

Les orientations sectorielles sont accompagnées de cinq orientations transversales :

- lutter contre les rentes de monopole tout en assurant un niveau de rentabilité aux opérateurs leur permettant d'assurer le financement de leurs investissements ;
- utiliser plus efficacement l'ensemble des pouvoirs dévolus au régulateur et, contribuer à l'évolution des textes, et de leur interprétation au service de la mission de régulation de l'Autorité ;
- acquérir une vision transversale des différents marchés de transport ;
- favoriser un usage plus large des données publiées par l'Autorité ;
- conforter l'ouverture de l'Autorité vers l'ensemble des parties prenantes.

# La préparation de nouvelles missions de régulation

En 2020, l'Autorité a préparé l'exercice des nouvelles missions de régulation qui lui ont été confiées par la LOM, en lien, singulièrement, avec la RATP. Dans le domaine des services numériques de mobilité, l'Autorité a commencé à préparer les modalités des contrôles qu'elle conduira en recrutant de nouvelles compétences en matière de traitement de données massives, en renforçant son expertise juridique et en se rapprochant d'acteurs clés du secteur.



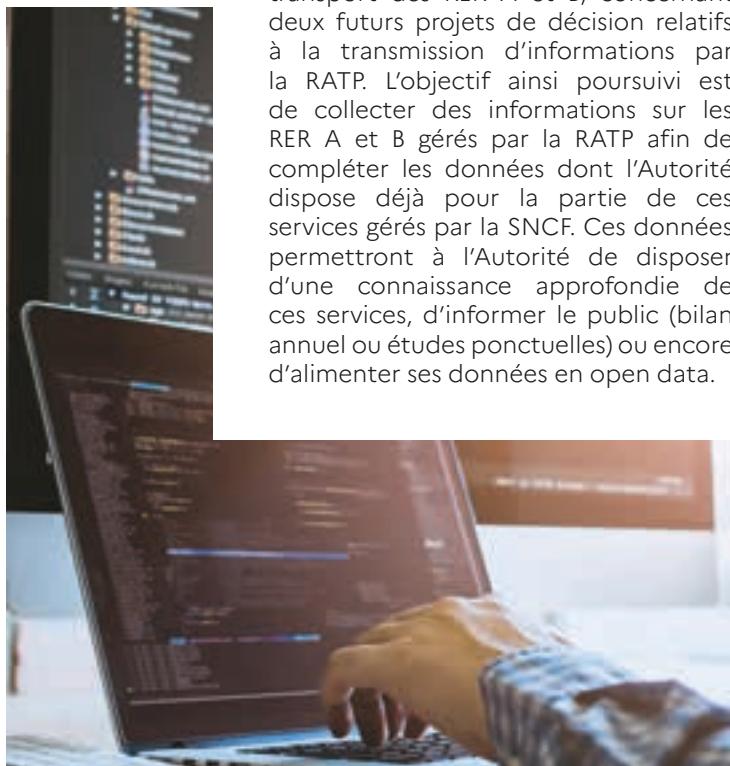
La régulation des activités de gestionnaire de l'infrastructure, de gestionnaire technique ainsi que des prestations de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France

Dans ce cadre, l'Autorité a notamment procédé à la pré-instruction des règles permettant d'établir les comptes séparés entre les activités d'opérateur de transport, de gestionnaire d'infrastructure, de gestionnaire technique et de gestionnaire des prestations de sûreté de la RATP, qui a conduit à sa saisine le 30 décembre 2020, après la publication du décret n° 2020-1752 du 28 décembre 2020 relatif aux activités de gestionnaire d'infrastructure de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

# La préparation de nouvelles missions de régulation

La publication tardive de ce décret, en raison de la crise sanitaire, explique également que l'Autorité n'a pas été saisie, au 30 juin 2020, comme cela était prévu par la LOM, de la rémunération des activités de gestionnaire d'infrastructure de la RATP, dans le cadre de la convention pluriannuelle, pour la période 2021-2025, devant être conclue entre la RATP et Île-de-France Mobilités, conformément à l'article L. 2142-3 du code des transports.

Enfin, dans le cadre de sa mission d'observation des marchés dans le secteur des transports publics urbains dans la région Île-de-France, l'Autorité a lancé, en décembre 2020, deux consultations publiques, l'une à destination des gestionnaires d'infrastructures et l'autre des opérateurs de transport des RER A et B, concernant deux futurs projets de décision relatifs à la transmission d'informations par la RATP. L'objectif ainsi poursuivi est de collecter des informations sur les RER A et B gérés par la RATP afin de compléter les données dont l'Autorité dispose déjà pour la partie de ces services gérés par la SNCF. Ces données permettront à l'Autorité de disposer d'une connaissance approfondie de ces services, d'informer le public (bilan annuel ou études ponctuelles) ou encore d'alimenter ses données en open data.



## Les services numériques de mobilité

L'Autorité a commencé à préparer les modalités des contrôles qu'elle conduira en recrutant des agents ayant des compétences en matière de traitement de données massives, qui ont commencé à développer les outils et programmes nécessaires aux contrôles des données. Elle a aussi renforcé son expertise juridique sur ces nouveaux sujets. L'Autorité s'est par ailleurs rapprochée de l'Observatoire du MaaS (« Mobility as a Service »), mis en place par le Cerema<sup>2</sup> et le GART (Groupement des autorités responsables de transport), afin de suivre le développement de ces plateformes multimodales de transport regroupant au sein d'une même et unique application l'ensemble des offres de mobilité. Elle a enfin rendu deux avis sur le projet de décret relatif aux conditions d'application des articles L.1115-1, L. 1115-3 et L.1115-5 du code des transports.

**L'Autorité se félicite que seules les données en temps réel ou dynamiques pourront faire l'objet d'une compensation financière et que les seuils, ainsi que leurs caractéristiques, déclenchant cette compensation sont énoncés avec précision et clarté dans la réglementation.**

Deux projets du décret d'application des articles L.1115-1, L. 1115-3 et L.1115-5 du code des transports ont successivement été soumis par le ministère chargé des transports à l'Autorité qui a rendu deux avis en cohérence: le premier avis n° 2020-050 daté du 3 septembre 2020 et le second avis n° 2020-081 daté du 10 décembre 2020.

<sup>2</sup> Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement est un établissement public tourné vers l'appui aux politiques publiques, placé sous la double tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales.

Dans son premier avis, l'Autorité avait constaté que le projet de décret renvoyait à un arrêté, le soin de préciser les niveaux des seuils déclenchant la compensation financière, en méconnaissance des dispositions de l'article L.1115-3 du code des transports aux termes duquel les caractéristiques et les niveaux desdits seuils doivent être définis par décret en Conseil d'État pris après avis de l'Autorité. L'Autorité a ainsi considéré que la rédaction du projet de décret, qui lui était soumis pour avis, ne lui permettait pas de se prononcer, en particulier, sur le niveau des seuils destinés à déclencher la compensation financière.

En conséquence, l'Autorité a été saisie d'un second projet de décret, le 30 octobre 2020. Dans son second avis, l'Autorité a ainsi pu relever avec satisfaction que :

- seules les données en temps réel ou dynamiques pourront faire l'objet d'une compensation financière, sous réserve de dépasser le niveau des seuils destinés à déclencher ladite compensation. Ce choix est cohérent avec la logique du législateur français qui a entendu, dès la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, faire de la gratuité de l'accès aux données un principe et le recours à la compensation financière l'exception ;
- les seuils, ainsi que leurs caractéristiques, déclenchant la compensation financière sont énoncés avec précision et clarté. Ce faisant, l'Autorité a considéré que le projet de décret garantit que tous les utilisateurs aient accès, de façon transparente et non discriminatoire, à l'ensemble des données dynamiques mises à jour, de manière à leur permettre d'accéder à une information complète gratuite tant que les seuils ne sont pas dépassés ;
- l'application de seuils différenciés selon la catégorie de services concernée est justifiée, en pratique, par le fait que le nombre de mises à jour requises pour obtenir une information complète varie selon le type de données.

L'Autorité a néanmoins fait état de la nécessité de clarifier ou préciser certains éléments, et notamment :

- la terminologie des catégories de service, en se référant aux catégories mentionnées à l'article L.1115-1 du code des transports ou au paragraphe 2 de l'annexe du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission européenne du 31 mai 2017 et en veillant à reprendre les termes utilisés par ces mêmes textes ;
- les coûts à prendre en compte et, plus largement, les modalités de calcul de la compensation financière ;
- les modalités d'accès aux données, pour l'Autorité, dans l'exercice de ses missions de contrôle, et ce, au regard du volume très important de données à contrôler.

L'Autorité regrette que ses propositions n'aient été que très partiellement prises en compte dans le décret n° 2020-1753 du 28 décembre 2020 relatif à certaines conditions de mise à disposition des données numériques destinées à faciliter les déplacements. Les producteurs de données vont ainsi devoir se conformer à des dispositions dont la cohérence aurait pu être mieux assurée ou manquant de précision. Par ailleurs, s'agissant des modalités de contrôle de l'Autorité, l'approche proposée par celle-ci, plus adaptée à l'importante volumétrie des données, aurait permis un contrôle plus efficace et de garantir, de ce fait, que les données nécessaires à l'information du voyageur sont publiées, interopérables, de qualité et à jour.



La régulation  
du marché  
du transport  
ferroviaire





# 02

# La régulation du marché du transport ferroviaire

Dans un contexte de crise sans précédent, l'Autorité consolide son travail de diagnostic et d'élaboration de recommandations, pour contribuer à offrir aux entreprises ferroviaires des conditions d'accès transparentes, équitables et non discriminatoires aux infrastructures ferroviaires.

La qualité des conditions opérationnelles, techniques et tarifaires d'accès au réseau ferroviaire constitue un enjeu majeur pour assurer le développement du mode ferroviaire en France, pour le transport de marchandises comme pour le transport de voyageurs.

Par son action, l'Autorité concourt au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire, et accompagne l'ouverture à la concurrence du transport domestique de voyageurs.

Chiffres  
clés  
du marché en  
**2019**

---

• RÉSEAU FERROVIAIRE •

---

**28100 km**  
de lignes

**49 500 km**  
de voies



**70%**  
de voies électrifiées

**2 820**  
gares desservies régulièrement

**5,9 Mds €**  
de redevances  
d'infrastructures ferroviaires

---

## • LES SERVICES DE TRANSPORT DE VOYAGEURS •

---

**99**

milliards de passagers.km  
19,5 milliards pour les services  
Transilien et RER exploités  
par SNCF Voyageurs et la RATP  
ou  
14 milliards pour les services  
Transilien et RER exploités  
par SNCF Voyageurs

**14,3 Mds €**

de revenus  
dont 38,7% de concours publics

**9,4 €**

de recettes  
par passager au 100 km

---

## • LES SERVICES DE TRANSPORT DE FRET •

---

**1,1 Md €**  
de recettes directes  
issues du trafic (RFN)

**32,5**

milliards de tonnes.km  
transportées

45% des trains.km  
effectués par d'autres  
opérateurs que l'opérateur  
historique dont 30%  
par des entreprises indépendantes  
de l'opérateur historique

# Le transport ferroviaire fortement affecté par la crise sanitaire

Parmi les missions que le législateur a confiées à l'Autorité figure en premier lieu celle de concourir « au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, notamment du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire » (article L.2131-1 du code des transports).



Dans sa publication du mois de juillet 2020 consacrée aux premiers indicateurs du marché du transport ferroviaire en 2019<sup>1</sup>, l'Autorité a également publié des premiers chiffres concernant la situation du marché ferroviaire dans le contexte de crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19. Ce suivi a été approfondi dans le cadre de sa publication de janvier 2021 consacrée au marché ferroviaire au premier semestre 2020<sup>2</sup>, comprenant (i) des premiers chiffres sur la crise sanitaire, (ii) une comparaison entre la France et l'Europe et (iii) un premier point sur le second semestre 2020.

<sup>1</sup> [https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2020/07/bilan-ferroviaire-2019\\_chiffres\\_mi-annee.pdf](https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2020/07/bilan-ferroviaire-2019_chiffres_mi-annee.pdf)

<sup>2</sup> <https://www.autorite-transports.fr/wp-content/uploads/2021/01/plaquette-bilan-s1-2020.pdf>

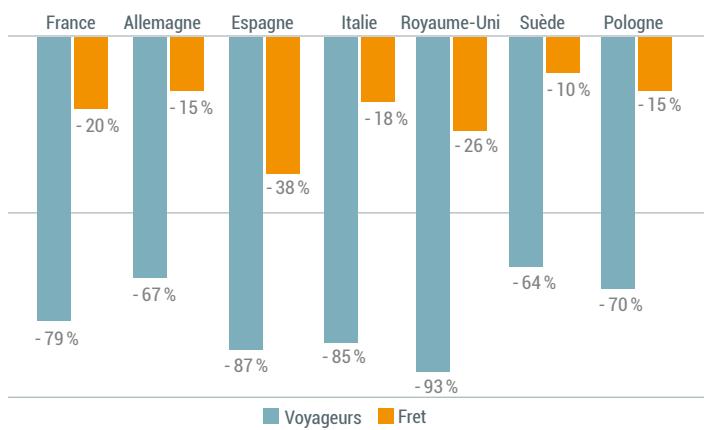
La période de confinement au premier semestre 2020 a conduit à une chute brutale du volume de circulations ferroviaires par rapport à l'année 2019 (près de 78 % de circulations en moins sur la journée la plus affectée, au milieu de la période du premier confinement), avec un impact significativement plus mesuré pour l'activité de fret que pour l'offre de transport de voyageurs (-24 % versus -48 % sur les mois de mars à juin 2020).

La fréquentation s'effondre davantage que l'offre : elle chute en effet de 95 % au mois d'avril 2020 par rapport à 2019. La fréquentation des services internationaux est celle dont la reprise est la plus lente (18 % de fréquentation au mois de juin 2020 par rapport au mois de juin 2019 contre 46 % pour les services TAGV domestiques). Le taux d'occupation des services commerciaux domestiques est celui qui se maintient le mieux durant la période de confinement (en avril, il reste supérieur à 50 %).

Le transport ferroviaire de marchandises subit un impact comparable au mode routier sur le premier semestre 2020, les deux modes chutant respectivement de 17 % et 16 % en tonnes.km.

Par rapport aux autres pays européens, le transport ferroviaire de voyageurs chute de manière assez comparable en France, en Italie et en Espagne au deuxième trimestre 2020, mais de manière plus marquée en revanche qu'en Allemagne et en Suède. Les évolutions du trafic de fret montrent un impact à la baisse beaucoup moins marqué que pour l'activité voyageurs dans l'ensemble des pays européens.

#### Évolutions au 2<sup>ème</sup> trimestre 2020 par rapport au 2<sup>ème</sup> trimestre 2019 de la fréquentation ferroviaire voyageurs (en passagers.km) et fret (en tonnes.km) par pays européen



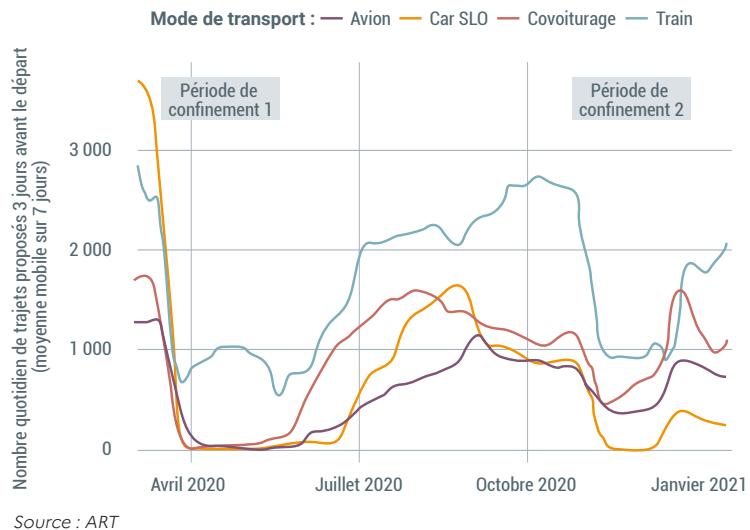
Source : ART pour la France et Eurostat

# Le transport ferroviaire fortement affecté par la crise sanitaire

L'offre ferroviaire de transport de voyageurs a poursuivi sa progression durant l'été et au début du 4<sup>ème</sup> trimestre, contrairement aux autres modes, qui ont amorcé une baisse à partir du mois d'août. Ceux-ci ne semblent pas avoir retrouvé leurs niveaux du début

d'année 2020 durant cette période. Un effondrement est à nouveau constaté lors du second confinement, avant une forte reprise favorisée par le pic de demande de transports longue distance lors des fêtes de fin d'année 2020.

**Nombre de voyages proposés par mode de transport sur le panel des liaisons enquêtées en amont et à l'issue des périodes de confinement**  
(Période globale d'observation entre le 1<sup>er</sup> mars 2020 et le 14 janvier 2021)



# Le marché du transport ferroviaire en 2019

L'Autorité a intégré dans ses analyses de marché en 2019 à la fois l'activité voyageurs et fret du transport ferroviaire, ainsi que le périmètre exhaustif du réseau express régional (RER) sur le réseau ferré national (RFN) et le réseau de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).



## La part des petites lignes reste importante mais ne constitue pas un ensemble homogène

L'âge du réseau ferré national (RFN) reste stable avec près de 29,2 ans et 1 000 km de « petites lignes<sup>3</sup> » fermées au trafic depuis 2015. Fin 2019, le RFN se compose de 28 100 km de lignes exploitées (49 500 km de voies), un niveau relativement stable depuis 2015. L'utilisation du réseau reste très concentrée, puisque 38 % des lignes voient passer 80 % des

circulations de trains et 90 circulations par jour en moyenne ; inversement, 20 % des lignes ne voient passer que 1 % des trains.km et moins de 10 circulations par jour en moyenne. Le maintien de l'âge du réseau entre 2018 et 2019 s'explique pour l'essentiel par les actions de maintenance de SNCF Réseau.

<sup>3</sup> Lignes de catégories 7 à 9, suivant la classification de SNCF Réseau.

# Le marché du transport ferroviaire en 2019

Les « petites lignes » représentent 29 % du RFN (14 300 km de voies dont 11 600 km de voies ouvertes aux services de voyageurs). Si des différences importantes avec les autres types de voies (âge, équipement, vitesses et ralentissements, trafic) sont observées, des différences sont aussi notées au sein des « petites lignes ». Les gares situées sur ces voies accueillent presque exclusivement des voyageurs de services TER ou Intercités et seulement 2 % de la fréquentation globale.

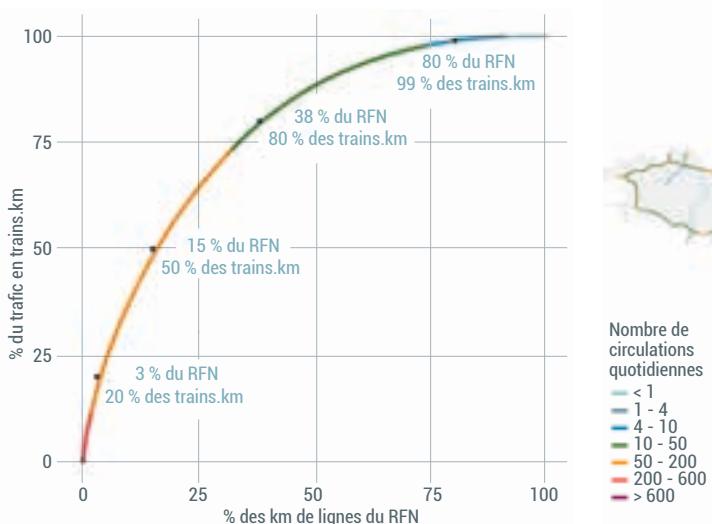
Les gestionnaires d'infrastructure ont perçu 5,9 milliards d'euros de redevances d'infrastructure. Un tiers de ces redevances est payé par l'État (pour les services TER et Intercités) et Île-de-France Mobilités (pour Transilien), au titre des redevances d'accès. En 2019, les coûts d'exploitation de SNCF Réseau s'élèvent à 4,6 milliards d'euros, dont 59 % pour l'entretien du réseau et 22 % pour la gestion opérationnelle des circulations.

Le montant annuel de la maintenance du réseau s'échelonne de 13 000 euros par kilomètre de voie pour les catégories les moins utilisées (catégories 7 à 9 sans voyageurs) à près de 60 000 euros pour les catégories les plus sollicitées (catégories 2 à 4). Les investissements réalisés en 2019 par SNCF Réseau s'établissent à 5,4 milliards d'euros, en hausse de plus de 600 millions d'euros par rapport à 2018, affectés sur les portions les plus utilisées du RFN. Les principales dépenses d'investissement sont celles de « renouvellement et performance » (2,7 milliards d'euros) et concernent l'effort de régénération et de remplacement des composants de l'infrastructure.

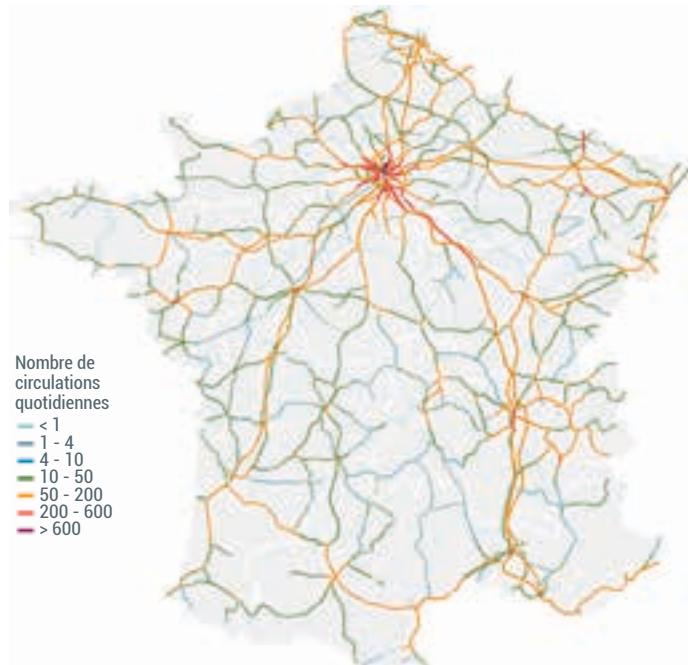
**“ Les petites lignes représentent 29 % du RFN. ”**

## Densité de circulation par kilomètre de ligne sur le RFN en 2019

(En nombre moyen de trains par jour, indifféremment du nombre de voies de circulation)



Source : ART d'après SNCF Réseau

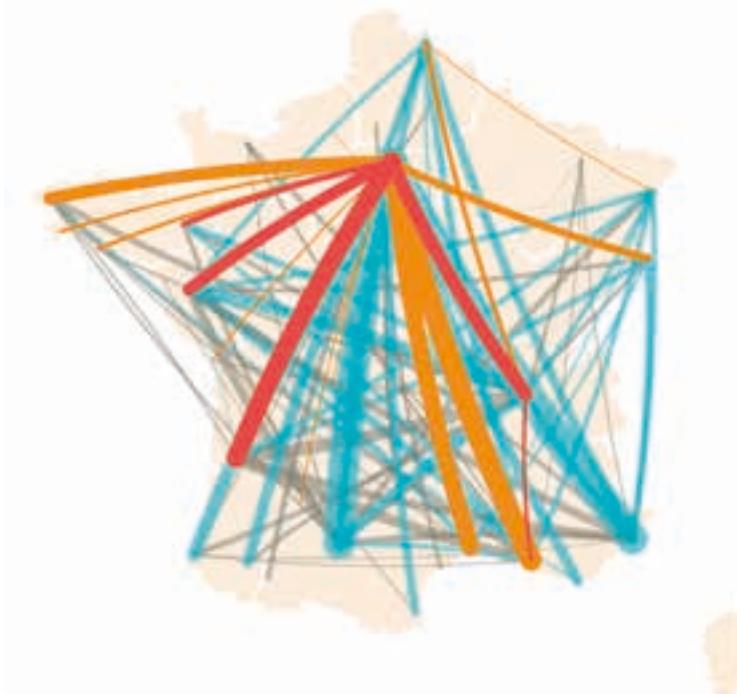


## Une part dominante face au transport aérien pour les liaisons de moins de 4 heures

Le transport intérieur de voyageurs a connu des hausses importantes pour les modes ferroviaires (+1,7 % par an) et aériens (+2,8 % par an) de 2015 à 2019. La part modale du transport ferroviaire en France s'établit à 10 % en 2019, à un niveau supérieur de 2 points à la moyenne des pays européens.

Pour les liaisons domestiques de moins de 4 heures où il est en concurrence avec le mode aérien, le mode ferroviaire concentre (i) sur les liaisons de moins de 2h30, près de 90 % des fréquentations ferroviaire et aérienne cumulées, et (ii) sur les liaisons de moins de 4 heures, près de 85 % de ces fréquentations.

**Carte des liaisons aériennes domestiques 2019  
(intra-métropole, hors Corse), temps de trajet moyen  
des liaisons ferroviaires en parallèle**



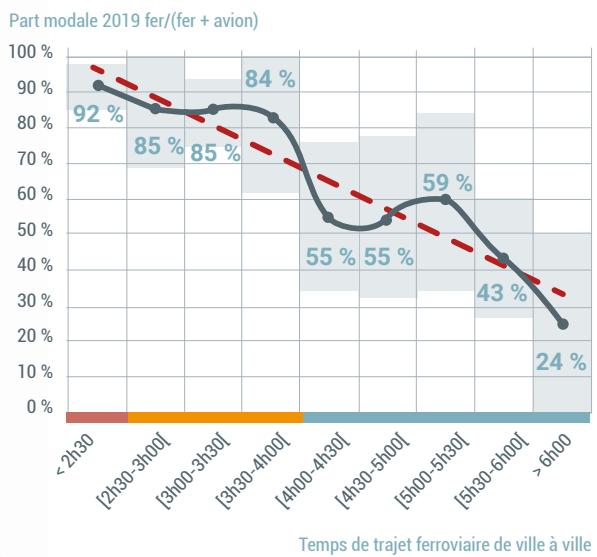
Fréquentation aérienne 2019

1.0M
2.0M
3.0M

Liaisons aériennes domestiques

- ... avec alternative ferrée < 2h30
- ... avec alternative ferrée < 4h
- ... avec alternative ferrée directe > 4h
- ... sans alternative ferrée directe

**Part modale moyenne du transport ferroviaire  
par classes de liaisons**



Part modale moyenne fer/(fer + avion)

- Écart type de la part modale
- Modèle linéaire

Source : ART d'après DGAC et entreprises ferroviaires

Note de lecture : 17 liaisons aériennes domestiques (en orange et rouge) opérées en 2019 disposent d'une alternative ferroviaire parallèle directe (sans correspondance) vers/depuis les agglomérations principales de ces liaisons, réalisables en moins de 4h en moyenne en train apte à la grande vitesse (TGV). Les liaisons aériennes dont l'alternative ferroviaire est d'une durée comprise entre 2h30 et 4h présentent une part modale du transport ferroviaire par rapport au mode aérien de 85 % en moyenne.

# Le marché du transport ferroviaire en 2019

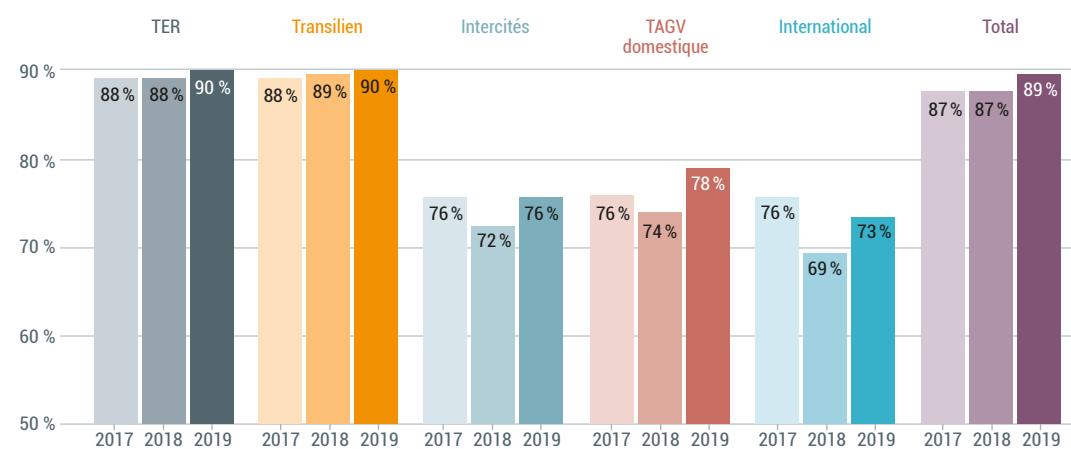


## Un trafic de voyageurs en forte augmentation malgré les mouvements sociaux de fin d'année

L'impact des mouvements sociaux est presque aussi marqué en 2019 qu'en 2018 par rapport à 2017 sur l'offre ferroviaire (-25 % de trains.km sur le 4<sup>ème</sup> trimestre 2019 par rapport à 2018), avec une fréquentation qui n'a

en revanche baissé « que » de 15 % sur le trimestre impacté. Le taux de ponctualité au seuil de cinq minutes s'améliore nettement pour l'ensemble des services ferroviaires et des régions.

Taux de ponctualité de 2017 à 2019 par type de service<sup>4</sup>



Source : ART d'après SNCF Réseau

Note de lecture : 90 % des trains TER ayant effectivement circulé sont arrivés au terminus avec moins de 5 minutes de retard en 2019.

<sup>4</sup> Services TER et Transilien hors tram-trains.

L'offre ferroviaire de transport de voyageurs progresse de 1,6 % en sièges.km et reste stable en trains.km. Elle s'établit à 383 millions de trains.km parcourus en 2019, soit en deçà du niveau haut de 2017. La croissance de l'offre est portée par les services TER, par les services commerciaux internationaux et les services Transilien/RER. Les services TAGV domestiques sont en repli pour la deuxième année consécutive, avec une baisse de 2 %. Le nombre de passagers transportés s'élève à 1,88 milliard en 2019 pour 99 milliards de passagers.km. Tous services confondus, la fréquentation augmente de 1,6 % en nombre de passagers et de 4,7 % en passagers.km. Cette croissance est particulièrement marquée pour les services TER (10,6 % de passagers.km) et pour les TAGV domestiques, qui enregistrent une hausse des passagers.km de 5,7 % alors que le nombre de trains.km est en recul.

Le taux d'occupation de l'ensemble des services augmente de façon notable en 2019. Il atteint ainsi 46,7 %, en hausse de 1,4 point de pourcentage par rapport à 2018. La hausse la plus marquée concerne les services TAGV domestiques (+ 3,2 points): les services inOui et Ouigo atteignent des taux d'occupation, respectivement, de 71 % et 78 %. La part des services Ouigo dans l'offre TAGV domestique augmente de manière continue depuis trois ans et représente, en 2019, 19 % de la demande en TAGV.

Sur l'ensemble des gares desservies en 2019, seules 13 % accueillent des services longues distances (TAGV ou Intercités) : 87 % des gares accueillent en effet uniquement des services régionaux (TER ou Transilien). Parmi les gares concernées par un seul service régional (TER ou Transilien), les gares régionales TER se distinguent des gares Transilien par une faible fréquentation: plus de 500 gares TER (25 %) accueillent ainsi moins de 7 circulations et 15 voyageurs par jour.

Les revenus (recettes commerciales et concours publics) des entreprises ferroviaires en 2019 ont atteint un niveau record en cinq ans. La hausse est de 7,1 % pour les services TAGV entre 2018 et 2019, du fait d'une hausse de la fréquentation et de la recette moyenne par passager.km (+1,2 %) et par train.km (+9,3 %). Les revenus des entreprises ferroviaires augmentent ainsi de 5,4 % en 2019, s'élevant à 14,3 milliards d'euros, soit le niveau le plus élevé enregistré depuis 2015. Les concours publics perçus par les entreprises ferroviaires s'élèvent à 5,53 milliards d'euros en 2019, dont 3,34 milliards d'euros pour les services TER (74 % des revenus totaux TER) et 1,87 milliard d'euros pour Transilien (67 % des revenus de l'activité Transilien). Le poids des activités non conventionnées a progressé de 3 points depuis 2015, la hausse des recettes provenant, pour l'essentiel, d'une hausse de la fréquentation. La recette commerciale par passager.km est stable en 2019 (9,4 centimes d'euros, en hausse de 0,2 % par rapport à 2018). Le poids des ventes numériques s'accroît au détriment de la vente au guichet ou sur bornes.



# Le marché du transport ferroviaire en 2019

## Un léger effritement du transport de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises connaît un léger recul des trafics en 2019, de 0,4 % en trains.km et 0,8 % en tonnes.km, mais une hausse de 1,1 % des recettes.

S'établissant à 32,5 milliards de tonnes.km en 2019, il voit sa part modale baisser de 0,3 point entre 2018 et 2019, malgré une croissance globale du transport de marchandises de 2,6 % sur la même période ; le transport routier reste ainsi le mode principal de l'activité de transport de marchandises en France, avec une part modale de près de 89 %. Le trafic de marchandises « conventionnel » représente 78 % des tonnes.km transportées, contre 22 % de tonnes.km pour le transport combiné.

27 entreprises ferroviaires exercent une activité de fret et travaux sur le RFN et totalisent, en 2019, près de 64 millions de trains.km. Les 5 premières entreprises ferroviaires réalisent plus de 90 % des trains.km et les 11 premières entreprises ferroviaires totalisent 99 % des trains.km. Si l'opérateur historique, Fret SNCF, voit sa part de marché s'éroder progressivement de 4 points de pourcentage depuis 2017, le groupe SNCF et ses filiales assurent toujours, en 2019, près de 70 % du transport de fret.



En 2019, les recettes directes des entreprises ferroviaires issues du trafic s'élèvent à 1,1 milliard d'euros. Si celles-ci sont en légère hausse par rapport à 2018 (+1,1 %), elles restent en recul de 73 millions d'euros par rapport à 2017 (année non affectée par des mouvements sociaux). Cette baisse est cohérente avec la perte de chiffre d'affaires déclarée par les entreprises ferroviaires lors des grèves de décembre 2019 et janvier 2020 (perte estimée à 100 millions d'euros).

Les autoroutes ferroviaires bénéficient d'une croissance continue depuis 2017. En 2019, 10 liaisons actives utilisent en fait trois axes principaux : Bettembourg-Barcelone, Calais-Le Boulou et Calais-Orbassano, qui représentent respectivement 74,4 %, 17,5 % et 8,1 % des tonnes.km transportées par des services d'autoroutes ferroviaires en 2019. Près de 2 milliards de tonnes.km ont été transportées par des services d'autoroutes ferroviaires en France en 2019, en progression de 9,4 % par rapport à 2018, et de 15,1 % par rapport à 2017. Le transport de semi-remorques, qui représente 70 % des tonnes.km transportées par ces services en 2019, est dominant par rapport au transport de conteneurs.

La ponctualité des circulations sur les autoroutes ferroviaires et du trafic combiné s'établit à un niveau bien en deçà de celle de l'ensemble de l'activité de fret ferroviaire, avec des taux de retard au terminus de ces circulations s'établissant respectivement à 52,7 % et 46,1 %, contre 33,6 % pour le total du fret.

# Un enjeu majeur: poursuivre la consolidation d'un cadre de régulation propice à l'ouverture à la concurrence

Veiller à ce que les entreprises ferroviaires bénéficient d'un accès performant au réseau ferroviaire : une problématique centrale pour les services de transport.



Durant l'année 2020, l'action de l'Autorité en matière d'accès au réseau ferroviaire s'est articulée autour de problématiques non tarifaires et tarifaires et, en particulier :

- les conditions techniques et opérationnelles de l'accès au réseau ferroviaire, tant s'agissant du processus de commande de capacités, que du processus de gestion opérationnelle des circulations ferroviaires ou encore des processus de gestion des travaux ;
- la poursuite des travaux liés à la tarification des prestations minimales des services conventionnés, marqués par un contexte contentieux et une décision du Conseil d'État en novembre 2020.

## Un enjeu majeur: poursuivre la consolidation d'un cadre de régulation propice à l'ouverture à la concurrence

### Abaïsser les barrières techniques à l'entrée et accroître la transparence, l'efficacité et l'efficience du système ferroviaire

Les conditions opérationnelles et techniques relatives à l'accès au réseau ferroviaire constituent un enjeu majeur pour inscrire le maintien et le développement du mode ferroviaire en France, pour le transport de passagers comme pour le transport de marchandises, dans le temps long. Un accès performant au réseau ferroviaire constitue un facteur clé de succès pour une ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs réussie.



L'attractivité du transport ferroviaire comme mode central au cœur des mobilités dépend de la capacité du réseau à offrir un accès performant, souple et agile. C'est pourquoi l'Autorité s'est engagée, en particulier depuis 2018, dans une démarche continue d'analyses et d'actions visant à améliorer la transparence et à simplifier l'accès au réseau ferroviaire pour l'ensemble des opérateurs susceptibles d'y accéder.

Durant l'année 2020, ces actions ont pris différentes formes.

Ainsi, dans son avis n° 2020-015 du 6 février 2020 relatif aux aspects non tarifaires des documents de référence du réseau ferré national pour les horaires de service 2020 (modifié) et 2021, l'Autorité s'est attachée à poursuivre ses travaux visant à poser un diagnostic transparent et didactique des différentes thématiques et problématiques relatives à l'accès au réseau, et à formuler des recommandations pour en améliorer la performance.

Durant l'année 2020, l'Autorité a également poursuivi l'étude lancée courant 2019 visant à analyser la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferroviaire opérée par les équipes de SNCF Réseau.

Enfin, l'Autorité a lancé, fin 2020, une étude sur les spécificités des systèmes de contrôle-commande et de signalisation sol-bord sur les lignes à grande vitesse françaises. Il s'agit d'une problématique centrale pour l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs, la bonne performance du système de transport ferroviaire français et sa bonne interopérabilité au sein d'un réseau ferroviaire européen.

## Poursuivre l'instauration d'un cadre tarifaire pertinent pour l'utilisation des infrastructures et installations de service régulées

Les avancées significatives obtenues en 2019, en vue de l'horaire de service 2020, sur la tarification de l'accès à l'infrastructure pour les services librement organisés de transport ferroviaire de voyageurs, ont pu être confortées en 2020, avec l'avis favorable rendu par l'Autorité sur les tarifs applicables à ces services pour les horaires de service 2021 à 2023 (avis n° 2020-016 du 6 février 2020).

En revanche, dans la continuité de l'avis n° 2019-005 du 7 février 2019, qui avait rejeté la proposition de SNCF Réseau s'agissant des majorations tarifaires acquittées par les autorités organisatrices de transport (AOT) régionales au titre de l'horaire de service 2020, l'année 2020 a été marquée par deux avis défavorables de l'Autorité sur les propositions de SNCF Réseau concernant les majorations tarifaires applicables aux services de transport ferroviaire de voyageurs conventionnés (TER et Transilien) pour les horaires de service 2021 à 2023 : le premier (avis n° 2020-016 du 6 février 2020) faisait suite à la publication, par SNCF Réseau, le 2 décembre 2019, de la version initiale du DRR 2021, et le second (avis n° 2020-049 du 30 juillet 2020) à la publication, le 5 juin 2020, d'une nouvelle version du DRR 2021, comportant cependant le même projet s'agissant de la tarification des services conventionnés.

SNCF Réseau proposait en effet une indexation des redevances d'accès à l'infrastructure applicables aux services conventionnés fondée sur les trajectoires prévues par le contrat de performance pluriannuel 2017-2026 conclu entre l'État et SNCF Réseau fin 2016. Dans de nombreuses publications

antérieures, l'Autorité avait eu l'occasion de souligner le manque de justification économique de ces trajectoires qui ont, en outre, été abandonnées par SNCF Réseau en ce qui concerne l'indexation des redevances d'accès applicables aux services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés.

Conformément au droit national, le deuxième rejet de la proposition tarifaire de SNCF Réseau a conduit ce dernier à fixer le niveau des redevances applicables aux services conventionnés régionaux pour l'horaire de service 2021 à hauteur des tarifs pratiqués pour l'horaire de service 2020 indexés sur la base des dernières prévisions d'inflation.

Ces trois avis successifs rejetant les propositions tarifaires de SNCF Réseau relatives aux services conventionnés ont été contestés par SNCF Réseau devant le Conseil d'État. Le premier contentieux, relatif à l'avis n° 2019-005 du 7 février 2019, a fait l'objet d'une décision du Conseil d'État en date du 27 novembre 2020, enjoignant à l'Autorité de réexaminer la proposition tarifaire de SNCF Réseau au regard des critères de soutenabilité des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés tels que définis dans la décision. Les deux autres contentieux ont donné lieu à un désistement d'instance par SNCF Réseau, auquel le Conseil d'État a donné acte dans une ordonnance du 15 avril 2021.



# Un enjeu majeur : poursuivre la consolidation d'un cadre de régulation propice à l'ouverture à la concurrence

## FOCUS

### sur la décision du Conseil d'État du 27 novembre 2020 relative au recours de SNCF Réseau contre l'avis n° 2019-005 du 7 février 2019 de l'Autorité

Le 27 novembre 2020, le Conseil d'État a rendu publique sa décision concernant le recours formé par SNCF Réseau à l'encontre de l'avis n° 2019-005 du 7 février 2019 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020. S'il a été enjoint à l'Autorité de réexaminer la proposition tarifaire de SNCF Réseau, l'arrêt de la haute juridiction a permis en réalité de conforter la position de l'Autorité sur plusieurs points cruciaux.

#### Rappel des faits

Dans son avis n° 2019-005 du 7 février 2019 relatif à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020, l'Autorité a rejeté la proposition tarifaire de SNCF Réseau relative à la redevance de marché payée par les services conventionnés TER ainsi que la redevance de marché et la redevance d'accès payées par les services conventionnés en Île-de-France, qui prévoyait une évolution de ces redevances à hauteur de +2,4 % entre les horaires de service 2019 et 2020, et émis un avis favorable à hauteur d'une évolution globale maximale de ces redevances, entre ces deux horaires de service, de +1,8 %. SNCF Réseau a subséquemment formé un recours contre cet avis.

#### Analyse des conclusions de la décision n° 431748 du Conseil d'État, en date du 27 novembre 2020

Une lecture attentive de la décision du 27 novembre 2020 permet de conforter la position de l'Autorité sur plusieurs points :



- dans le cadre des dispositions applicables, l'Autorité peut fixer une limite à travers son avis conforme (avis « à hauteur de »);
- s'agissant de l'appréciation de la soutenabilité des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés, le Conseil d'État a estimé que l'Autorité avait eu raison de ne pas s'estimer liée par le contrat pluriannuel conclu entre l'État et SNCF Réseau et a exclu l'argument de SNCF Réseau selon lequel les majorations devraient dans tous les cas être jugées soutenables du seul fait du principe de remboursement prévu dans les contrats de service public;



• sur le critère de la soutenabilité appliqué aux majorations tarifaires des services conventionnés, le Conseil d'État a jugé qu'il convenait de vérifier que les majorations tarifaires projetées ne seraient pas telles qu'elles remettraient en cause l'équilibre économique des contrats de service public, pour chaque segment de marché régional considéré. Dans ce contexte, le Conseil d'État a considéré que l'Autorité, dans son avis n° 2019-005 du 7 février 2019, avait commis une erreur de droit en ne vérifiant pas si l'évolution était de nature à remettre en cause l'équilibre économique des contrats de service public et, plus spécifiquement, à conduire à ce que les autorités organisatrices des transports, qui compensent aux entreprises ferroviaires le montant des redevances versées, prennent « *des mesures susceptibles d'affecter sensiblement l'utilisation de l'infrastructure sur ce segment* ». En revanche, les critères de soutenabilité des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés ainsi définis par le Conseil d'État rejoignent l'analyse plus approfondie de l'évaluation économique de la soutenabilité sur le marché aval des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés que l'Autorité a pu conduire dans ses deux avis relatifs à la fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023, en particulier dans son avis n° 2020-049 du 30 juillet 2020.

#### Réexamen de la proposition tarifaire de SNCF Réseau relative à l'horaire de service 2020

Conformément à la décision du 27 novembre 2020, dans son avis n° 2021-004 du 28 janvier 2021, l'Autorité a procédé à un nouvel examen des propositions tarifaires de SNCF Réseau relatives à la redevance de marché payée par les services conventionnés TER ainsi qu'à la redevance de marché et à la redevance d'accès payées par les services conventionnés en Île-de-France. Reprenant son analyse conformément aux critères de soutenabilité des majorations tarifaires applicables aux services conventionnés définis par le Conseil d'État, l'Autorité a confirmé, pour les redevances concernées, son avis favorable à hauteur d'une évolution maximale globale de + 1,8 % entre les horaires de services 2019 et 2020.

## Un enjeu majeur : poursuivre la consolidation d'un cadre de régulation propice à l'ouverture à la concurrence

Les installations de service, véritables nœuds stratégiques pour la performance du système ferroviaire



Les installations de service ferroviaire constituent des nœuds stratégiques pour l'accès au réseau ferroviaire. La question des conditions non tarifaires et tarifaires de leur accès apparaît comme un enjeu majeur pour la fourniture de services de transport ferroviaire performants et la phase de démarrage d'ouverture à la concurrence.

Les installations de service ferroviaire sont caractérisées par une diversité de sites et d'usages associés à ces sites: les gares de voyageurs, les voies de service pour le triage des trains de marchandises, la formation des convois de transport ferroviaire de passagers et de fret ou encore le stationnement des matériels roulants entre deux services commerciaux, les terminaux de marchandises (cours de marchandises et chantiers de transport combiné), les installations d'entretien des matériels roulants ferroviaires, les stations d'approvisionnement en combustible pour les locomotives et automoteurs thermiques, etc.

S'agissant de la tarification de l'accès aux gares de voyageurs par les entreprises ferroviaires et candidats autorisés, l'Autorité a émis, le 28 février 2020, un avis favorable sur les tarifs proposés par la toute nouvelle société anonyme, filiale à 100 % de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions (avis n° 2020-020). Il s'agissait du premier avis relatif à une proposition du nouveau gestionnaire des gares dans un contexte de réunification des patrimoines des gares (bâtiments et quais). Si l'Autorité a validé les tarifs 2020 proposés par SNCF Gares & Connexions, elle a également formulé un certain nombre de recommandations relatives aux évolutions attendues, à l'avenir, s'agissant du modèle économique de tarification régulée de l'accès aux gares de voyageurs et aux services qui y sont fournis. Ces recommandations ont été complétées par une contribution publique que l'Autorité a publiée sur son site internet le 16 juin 2020.

S'agissant de la tarification de l'accès aux installations de maintenance du matériel roulant ferroviaire et aux services qui y sont fournis au titre des horaires

de service 2020 et 2021, l'Autorité avait formulé, en 2019, plusieurs recommandations et précisé ses attentes quant aux progrès dont l'élaboration de ces tarifs devait faire l'objet pour qu'elle puisse émettre un avis favorable. Durant l'année 2020, SNCF Voyageurs et Fret SNCF ont poursuivi les travaux initiés en 2019 en ce sens, ce qui a finalement permis à l'Autorité, après un premier rejet dans son avis n° 2020-011 du 30 janvier 2020, d'approuver, dans son avis n° 2020-077 du 26 novembre 2020, les tarifs des offres de référence relatives aux services de maintenance légère et lourde de SNCF Voyageurs et de Fret SNCF pour les horaires de service 2020 et 2021.

S'agissant des autres installations de service (voies de service, terminaux de marchandises et stations d'approvisionnement en combustible), l'Autorité a émis des avis favorables sur les tarifs proposés par les différents gestionnaires d'installations de service (SNCF Réseau pour les deux premières et SNCF Voyageurs pour la dernière), au titre de l'horaire de service 2020.

Enfin, ayant identifié ce sujet comme étant à fort enjeu dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de passagers librement organisés et conventionnés, l'Autorité a initié, en 2020, le lancement d'une étude sur les conditions opérationnelles et techniques d'accès et d'usage des voies de service pour la formation et le stationnement des matériels roulants ferroviaires. Cette étude contribuera à abaisser les barrières techniques à l'entrée et à accroître la transparence, l'efficacité et l'efficience du système ferroviaire.

# Un enjeu majeur : poursuivre la consolidation d'un cadre de régulation propice à l'ouverture à la concurrence

## FOCUS

### Un enjeu stratégique : l'accès aux centres d'entretien du matériel roulant de SNCF Voyageurs et Fret SNCF

Les centres d'entretien du matériel roulant ferroviaire jouent un rôle central dans le processus de production des services ferroviaires. Ces installations ne sont pas facilement dupliquables, du fait d'un accès parfois restreint aux emprises foncières situées aux points stratégiques du réseau ferré national ou de barrières financières et techniques ne permettant pas à une entreprise ferroviaire ou à un candidat autorisé d'investir dans de telles installations. Ainsi, l'accès effectif des entreprises ferroviaires aux installations de maintenance des matériels roulants et aux services qui y sont fournis constitue un enjeu stratégique pour l'Autorité, dans un objectif d'abaissement des barrières à l'entrée sur le marché du transport ferroviaire.



Des avancées importantes ont été réalisées au cours de l'année 2020 pour permettre un accès plus équitable aux installations de maintenance de l'opérateur historique. Dans la continuité des travaux engagés depuis 2015, l'Autorité a intensifié son action pour améliorer les offres de référence de la maintenance proposées par SNCF Voyageurs et Fret SNCF afin qu'elles soient conformes aux réglementations européenne et nationale et qu'elles répondent aux besoins des entreprises ferroviaires.

Ainsi, dans son avis n° 2020-011 du 30 janvier 2020, l'Autorité a rejeté les offres de référence de la maintenance de SNCF Voyageurs et Fret SNCF dont elle avait été saisie en novembre 2019. Elle a en effet constaté un certain nombre de manquements et de lacunes, notamment l'absence de démonstration que les tarifs proposés conduisent SNCF Voyageurs et Fret SNCF à percevoir un revenu inférieur à leurs coûts majorés d'un bénéfice raisonnable. Dans la continuité de cet avis, l'Autorité a ouvert une procédure en manquement, le 28 mai 2020, à l'encontre de SNCF Voyageurs (décision n° 2020-033) et Fret SNCF (décision n° 2020-034), au titre de l'horaire de service 2020, pour non-respect des obligations lui incombant en matière d'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies. L'Autorité a mis en demeure SNCF Voyageurs et Fret SNCF de se conformer à la réglementation en vigueur dans un délai de deux mois.

Le 24 juillet 2020, SNCF Voyageurs et Fret SNCF ont saisi l'Autorité de nouveaux projets d'offres de référence de la maintenance pour les horaires de service 2020 et 2021. Ces offres ont fait l'objet d'une saisine rectificative le 16 octobre 2020. À la suite de son instruction, l'Autorité a constaté des avancées significatives, notamment la définition d'un catalogue détaillé et raisonné des opérations de maintenance légère, la mise en place de tarifs locaux reflétant mieux les conditions locales (ancienneté et complexité des centres d'entretien, subventions éventuelles et coûts) et l'introduction d'une prestation d'accès seul aux technicentres industriels. SNCF Voyageurs a également mis en place un outil de cartographie informatique à l'attention des entreprises ferroviaires du secteur leur permettant de rechercher et visualiser plus aisément les différents sites d'entretien. Par conséquent l'Autorité a été en mesure de rendre un avis favorable (avis n° 2020-077 du 26 novembre 2020) assorti de demandes d'améliorations pour les horaires de service à venir.

Au cours de l'année 2021, l'Autorité engagera plusieurs travaux visant à:

- accroître la transparence de l'opérateur historique concernant ses activités de maintenance afin de les rendre plus accessibles aux opérateurs tiers;
- développer une offre d'accès pertinente pour le remisage des trains;
- améliorer l'accessibilité de l'ensemble des technicentres au travers (i) de la bonne application du règlement d'exécution (UE) 2017/2177 de la Commission du 22 novembre 2017 concernant l'accès aux installations de service et aux services associés au transport ferroviaire et (ii) du développement d'outils utiles pour les entreprises ferroviaires;
- contribuer à l'évolution du cadre réglementaire auprès de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), pour améliorer la pertinence de l'offre des centres d'entretien de l'opérateur historique.



# Un enjeu majeur : poursuivre la consolidation d'un cadre de régulation propice à l'ouverture à la concurrence

## FOCUS

### La séparation comptable, un outil essentiel pour la régulation

**La séparation comptable est un outil essentiel de régulation pour l'Autorité, en particulier à l'heure de l'ouverture à la concurrence dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs.**

Afin d'éviter les risques de discrimination<sup>5</sup> ou de distorsions de concurrence, dont les subventions croisées<sup>6</sup>, le code des transports impose une séparation comptable entre les activités des opérateurs ferroviaires verticalement intégrés (gestion d'installations de service et exploitation de services de transport) et entre les différentes activités relatives à la fourniture de services de transport ferroviaire (transport ferroviaire de marchandises, activités conventionnées et librement organisées pour le transport ferroviaire de voyageurs). Il prévoit que l'ART approuve les règles de séparation comptable établies par ces opérateurs, après avis de l'Autorité de la concurrence.

Afin d'éviter les risques susmentionnés, la séparation comptable doit permettre de disposer d'une connaissance fine des actifs, des passifs, des produits et des charges par activité séparée, et de présenter les comptes des différentes activités et les relations entre ces activités comme si celles-ci étaient réalisées de manière indépendante.

Ainsi, la séparation comptable apparaît essentielle dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du secteur du transport ferroviaire de voyageurs. En effet, cette dernière ne pourra réussir que si les entreprises ferroviaires nouvelles entrantes peuvent accéder aux installations de service dans des conditions équitables et non discriminatoires, en particulier s'agissant de l'accès aux centres de maintenance. La réussite de l'ouverture à la concurrence passe également par la possibilité, pour les régions, en tant qu'AOT, de disposer des données nécessaires pour organiser la procédure de publicité et de mise en concurrence et d'établir des critères objectifs d'attribution leur permettant ensuite de comparer des offres alternatives.

**Les travaux engagés par le passé par l'Autorité ont permis de réels progrès quant à la production de comptes séparés par SNCF Mobilités (aujourd'hui SNCF Voyageurs).**

Jusqu'au 31 décembre 2019, SNCF Mobilités, opérateur historique dominant, réalisait des opérations à la fois de transport de voyageurs, dont des activités conventionnées comme TER et TET (trains d'équilibre du territoire), de transport de marchandises et de gestion d'installations de service (gares de voyageurs, centres de maintenance, stations de combustible). L'obligation de produire des comptes séparés pour ces différentes activités s'imposait donc.

À la suite de la décision n° 2017-101 du 27 septembre 2017, dans laquelle l'Autorité avait précisé ses exigences en termes de séparation comptable, SNCF Mobilités avait saisi l'Autorité de règles de séparation comptable. Ces règles avaient fait l'objet d'une approbation le 31 janvier 2019, après avis de l'Autorité de la concurrence en date du 23 janvier 2019.

Fin juin 2019, SNCF Mobilités avait transmis à l'Autorité des comptes séparés établis pour l'exercice 2018. Toutefois, ces comptes séparés ne faisaient pas l'objet d'une attestation de conformité établie par un auditeur externe, comme prévu par sa décision n° 2017-101 du 27 septembre 2017. À la suite d'une mise en demeure de l'Autorité, SNCF Mobilités avait mené des travaux approfondis afin de traiter au maximum les raisons qui avaient empêché la production d'une telle attestation dans les délais prévus et avait adressé à l'Autorité, fin décembre 2019, de nouveaux comptes séparés pour l'exercice 2018, accompagnés d'une attestation de conformité, ce qui avait permis à l'Autorité de clôturer cette procédure en manquement.

<sup>5</sup> Les discriminations consistent, pour un gestionnaire d'infrastructure ou un exploitant d'installation de service, à appliquer des redevances différentes aux opérateurs souhaitant accéder à leurs infrastructures, et ce, sans que ces différenciations tarifaires soient justifiées par des différences de situation objectives. Dans le cas d'un exploitant d'installation de service qui serait également transporteur ferroviaire, une pratique discriminatoire pourrait également consister en l'application de tarifs anormalement élevés tant en interne qu'en externe. En interne, ce tarif ne serait pas préjudiciable tandis qu'il pourrait constituer une barrière à l'entrée pour les transporteurs externes.

<sup>6</sup> Les distorsions de concurrence recouvrent l'ensemble des pratiques susceptibles de perturber le jeu de la concurrence sur un marché donné. Les subventions croisées, lesquelles constituent une forme de distorsion de concurrence, consistent, pour une entreprise active sur plusieurs marchés, à transférer des flux financiers d'un marché vers un autre marché afin de vendre un bien ou un service à un prix inférieur à son coût de production sur le marché concurrentiel et, dans le même temps, à compenser les pertes engendrées par le biais de la rente dégagée par l'activité monopolistique.

Si la transmission de ces nouveaux comptes séparés pour 2018 et la garantie apportée par l'attestation émise par un tiers indépendant constituaient une nouvelle avancée pour l'Autorité, celle-ci avait toutefois relevé que les auditeurs faisaient état, dans leur attestation, de points de non-conformité, en particulier en ce qui concernait les refacturations internes des prestations régulées effectuées dans les centres de maintenance.

En 2020, les comptes séparés de SNCF Mobilités pour l'exercice 2019 ont pu être transmis dans les délais à l'Autorité et accompagnés d'une attestation de conformité établie par un auditeur externe. Cette attestation montrait toutefois que les facturations internes relatives à la maintenance restaient non conformes aux règles de séparation comptable de SNCF Mobilités approuvées par l'Autorité. Par ailleurs, malgré les travaux engagés par SNCF Mobilités depuis plusieurs exercices pour remettre à plat l'ensemble des refacturations internes et améliorer les unités d'œuvre utilisées, du fait de la complexité des flux internes entre les différentes activités au sein de SNCF Mobilités et de l'inadaptation des systèmes d'information et de reporting aux besoins de la séparation comptable, certaines prestations internes étaient refacturées sur la base d'unités d'œuvre, certes homogènes pour toutes les activités, mais qui ne paraissaient pas toujours les plus pertinentes pour refléter la réalité économique de ces prestations et ainsi prévenir le risque de discrimination entre activités.

Dans ce contexte, l'Autorité a demandé que, pour les prochains exercices et ce, dès l'exercice 2020, les refacturations internes liées à la maintenance soient traitées de manière à se conformer aux règles de séparation comptable. L'Autorité a également demandé de poursuivre le travail engagé en ce qui concerne les autres facturations internes et les unités d'œuvre utilisées, de manière à garantir l'absence de discrimination entre les différentes activités comptablement séparées. Ces demandes s'appliqueront aux entités créées au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et qui viennent remplacer SNCF Mobilités, à savoir SNCF Voyageurs et Fret SNCF.

**La réorganisation du groupe SNCF au 1<sup>er</sup> janvier 2020 ne remet pas en cause ces travaux et ces demandes.**

La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire a fait évoluer le groupe SNCF. Si l'EPIC SNCF Mobilités n'existe plus depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, ont été créées à cette date la SA SNCF Voyageurs, la SAS Fret SNCF et la SA SNCF Gares & Connexions. Cette nouvelle organisation a permis de séparer juridiquement l'activité de transport ferroviaire de voyageurs et celle de transport ferroviaire de marchandises, ainsi que l'activité de gestion de gares de voyageurs des activités de transport ferroviaire.

Dans le cadre de cette nouvelle structure, SNCF Voyageurs et Fret SNCF restent cependant des opérateurs verticalement intégrés dominants et multi-activités. SNCF Voyageurs est une société présente à la fois sur les marchés du transport ferroviaire de voyageurs conventionné et librement organisé et sur ceux des centres de maintenance et des stations de combustible. Fret SNCF est une société présente sur le marché du transport ferroviaire de marchandises et sur celui des centres de maintenance. À ce titre, ces opérateurs doivent désormais produire des comptes séparés, établis en conformité avec des règles validées préalablement par l'Autorité.

Dans ce cadre, les deux nouvelles sociétés ont produit leurs propres règles de séparation comptable, en s'inspirant étroitement des règles de SNCF Mobilités approuvées par l'Autorité. Les règles de SNCF Voyageurs et de Fret SNCF ont été soumises à l'Autorité en janvier 2021. Elles feront l'objet d'une analyse par l'Autorité en vue de leur approbation, après avis de l'Autorité de la concurrence (ADLC), conformément à l'article L. 2133-4 du code des transports.

Lors de la réception des comptes séparés pour l'exercice 2020 de ces deux entités, l'Autorité sera particulièrement vigilante au suivi des demandes formulées sur les refacturations internes, tant en ce qui concerne les prestations de maintenance lourde que légère, comme suite à l'analyse des comptes séparés de SNCF Mobilités qu'elle a conduite pour l'exercice 2019.

# 4 enjeux clés pour accompagner l'ouverture à la concurrence

**1<sup>er</sup> enjeu : la fixation du nombre de salariés devant être transférés en cas de changement d'attributaire**



La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire dispose qu'à compter du 25 décembre 2023, les contrats de service public de transport ferroviaire de voyageurs seront attribués après publicité et mise en concurrence, sous réserve des possibilités d'attribution directe prévues par la loi. Par dérogation, elle a cependant ouvert aux régions la faculté d'attribuer ces contrats après publicité et mise en concurrence dès le 3 décembre 2019. Lors de telles procédures de mise en concurrence, l'article L.2121-22 du code des transports prévoit que « *le nombre de salariés dont le contrat de travail se poursuit auprès du nouvel employeur est fixé d'un commun accord par le cédant et l'autorité organisatrice* ». L'Autorité de régulation des transports est compétente pour régler le différend en cas de désaccord entre les parties.

La question de la fixation du nombre de salariés devant être transférés dans l'hypothèse d'un changement d'attributaire d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs constitue une problématique déterminante de la réussite de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés. En effet, toute sous-estimation ou surestimation de la part de l'opérateur sortant fait peser sur les nouveaux entrants un double risque : d'une part, celui de ne pas disposer de ressources suffisantes pour exploiter le service et, d'autre part, celui de supporter des charges de personnel excessives par rapport aux résultats susceptibles d'être attendus de l'exploitation du service. Ces deux situations sont susceptibles de dissuader de nouveaux opérateurs d'entrer sur le marché.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence de deux lots de la convention de service public de transport ferroviaire de voyageurs la liant à SNCF Voyageurs, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a saisi l'Autorité, en novembre 2019, d'une demande de règlement d'un différend relatif à la détermination du nombre de salariés devant être transférés en cas de changement d'attributaire de la convention pour chacun des deux lots.

Le différend soulevait une question méthodologique inédite et propre au secteur ferroviaire, tenant aux modalités de détourage d'effectifs relevant d'un périmètre régional à la maille de lignes (i) auxquelles ils ne sont pas affectés de façon exclusive et (ii) sur lesquelles ils travaillent dans des proportions de temps très variables. Si une méthodologie pour déterminer le nombre d'emplois à transférer par catégories d'emplois (conducteurs, agents de maintenance, agents de vente aux guichets, agents assurant des fonctions support, etc.) était précisée par le décret n° 2018-1242

du 26 décembre 2018, l'instruction a établi que ses dispositions manquaient de précision ou de cohérence. En tout état de cause, SNCF Voyageurs n'a pas appliqué cette méthode pour établir ses chiffrages et n'a par ailleurs pas transmis à l'Autorité, au cours de l'instruction, les éléments lui permettant de l'appliquer, soulevant pour l'Autorité une vraie difficulté pratique. En effet, si l'Autorité avait l'obligation d'exercer son office en déterminant, pour chaque catégorie d'emplois, le nombre de salariés devant être transférés, elle ne disposait pas, dans les délais qui lui étaient impartis, de la faculté de mener ses propres travaux d'audit, en procédant notamment, sur place, à des comptages du temps d'affectation des agents aux lots concernés. Dans ce contexte et eu égard aux enjeux attachés à la problématique du transfert de personnel, la décision rendue le 28 février 2020 (décision n° 2020-019) définit un cadre méthodologique visant à garantir un effet utile aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Cette décision a fait l'objet d'un recours devant la Cour d'appel de Paris.



# 4 enjeux clés pour accompagner l'ouverture à la concurrence

## 2<sup>ème</sup> enjeu : la transmission d'informations sur l'organisation des services publics de transport

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire a également étendu les compétences de règlement de différend de l'Autorité aux différends portant sur la transmission d'informations aux AOT relatives à l'organisation ou à l'exécution des services et missions faisant l'objet d'un contrat de service public. Cette transmission d'informations est prévue par l'article L.2121-19 du code des transports et le décret n° 2019-851 relatif aux informations portant sur les services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux éléments nécessaires à l'exploitation des matériels roulants transférés, et à la protection des informations couvertes par le secret des affaires.

---

Le 30 juillet 2020, l'Autorité a, pour la première fois, réglé un différend entre une AOT (la région Hauts-de-France) et SNCF Voyageurs relatif à l'application de ces dispositions. Au terme d'une longue instruction, l'Autorité a enjoint à SNCF Voyageurs de communiquer, dans un délai d'un mois, un grand nombre d'informations relatives notamment :

- à l'organisation générale du service;
- à la justification des compensations versées par la région pour l'exécution du service public;
- au matériel roulant utilisé pour l'exécution du service, et à sa maintenance;
- à l'offre de transport;
- au trafic et aux modalités de distribution des titres;
- aux ressources humaines.

La décision n° 2020-044 de l'Autorité emporte ainsi de forts enjeux pour garantir l'effectivité de l'ouverture à la concurrence des services conventionnés: en effet, pour pouvoir mettre efficacement en concurrence les contrats de service public, les AOT doivent être en mesure de caractériser précisément le service et d'établir les critères d'attribution des contrats.

Le 27 août 2020, SNCF Voyageurs a introduit un recours en annulation et réformation devant la Cour d'appel de Paris contre cette décision.

Le 31 août 2020, SNCF Voyageurs a également introduit une requête en référé aux fins de sursis à exécution. Le 18 novembre 2020, le premier président de la Cour d'appel de Paris a rejeté l'ensemble des demandes de SNCF Voyageurs visant à suspendre, partiellement ou totalement, l'exécution de la décision attaquée, jugeant qu'elle n'emportait pas des conséquences irréparables ou manifestement excessives pour SNCF Voyageurs.

À la suite d'une plainte adressée à l'Autorité, par la région Hauts-de-France, à l'encontre de SNCF Voyageurs, pour non-exécution de la décision n° 2020-044 du 30 juillet 2020, une procédure en manquement a été ouverte à l'encontre de SNCF Voyageurs, le 16 avril 2021, sur le fondement de l'article 30 du règlement intérieur de l'Autorité.

### 3<sup>ème</sup> enjeu : le code de bonne conduite de SNCF Réseau est un premier gage de respect de l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, qui a vocation à évoluer pour tenir compte des enseignements tirés de sa mise en œuvre

L'indépendance du gestionnaire d'infrastructure appartenant à une entreprise verticalement intégrée, aux plans juridique, décisionnel comme organisationnel, constitue un prérequis indispensable à l'exercice, par les entreprises ferroviaires, d'un droit d'accès au réseau dans des conditions équitables, transparentes et non-discriminatoires, en particulier dans le contexte d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires.



C'est la raison pour laquelle l'Autorité attache une importance primordiale aux engagements pris par SNCF Réseau dans le code de bonne conduite qu'elle est tenue d'adopter en application de l'alinéa 4 du II de l'article L.2122-4-1-1 du code des transports, réunissant « toutes les mesures prises pour prévenir toute influence décisive d'une autre entité de l'entreprise verticalement intégrée sur les décisions qu'[elle] prend en ce qui concerne les fonctions essentielles [à savoir la répartition des capacités et la tarification] ». Ce code doit être adressé à l'Autorité qui est chargée de « veiller » à son respect.



Dans un tel contexte, l'Autorité a souhaité, dans le cadre d'un avis délibéré par son collège, faire état de ses observations et recommandations sur le code de bonne conduite adopté par le conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juin 2020, qui lui a été adressé et qui comporte, notamment, (i) des mesures générales traitant de l'indépendance vis-à-vis de la société mère dans l'exercice des fonctions essentielles, de l'indépendance des membres du conseil d'administration, des personnes chargées de prendre des décisions sur les fonctions essentielles et des dirigeants, de l'indépendance des bureaux, de l'étanchéité des systèmes d'information gérant les fonctions essentielles et de la collégialité des travaux portant sur des sujets complexes, ainsi que (ii) des mesures particulières applicables aux fonctions essentielles.



## 4 enjeux clés pour accompagner l'ouverture à la concurrence

L'Autorité a pu relever, dans son avis n° 2020-043 du 16 juillet 2020, que le code de bonne conduite ne traduisait pas concrètement, dans son organisation et son fonctionnement interne, les engagements de SNCF Réseau, limitant, de ce fait, leur portée. Par ailleurs, certains thèmes n'étaient ni évoqués, ni traités.

Concrètement, l'Autorité a notamment pu constater que :

- l'engagement relatif à l'indépendance des bureaux n'interdit pas que les agents en charge des fonctions essentielles partagent leurs locaux avec ceux de SNCF Voyageurs;
- l'engagement portant sur l'étanchéité des systèmes d'information dédiés aux fonctions essentielles ne s'étend pas au groupe SNCF;
- et aucun engagement n'est pris en ce qui concerne la formation des agents en charge des fonctions essentielles ou la gestion des services mutualisés au sein du groupe SNCF.



Par ailleurs, en ce qui concerne le suivi de la bonne application du code de bonne conduite, l'Autorité a recommandé que le dispositif d'alerte mis en place par SNCF Réseau soit complété par la nomination d'un « référent » chargé spécifiquement de veiller au respect des engagements pris dans son cadre, à l'instar du responsable conformité que le législateur a institué dans les sociétés gestionnaires de réseaux de distribution d'électricité et de gaz naturel.

De manière générale, l'Autorité a considéré que cette première version du code de bonne conduite a nécessairement vocation à évoluer pour tenir compte des enseignements tirés par SNCF Réseau de sa mise en œuvre. À cet égard, l'Autorité se réserve le droit, dans le cadre de l'exercice de sa mission de contrôle, de faire état de ses constats et recommandations, dans l'objectif d'offrir aux nouveaux entrants la plus grande visibilité sur le fonctionnement du gestionnaire d'infrastructure et sur les modalités d'accès au réseau. Pour ce faire, elle devra, à tout le moins, pouvoir accéder aux résultats issus des dispositifs de suivi de chacun des engagements pris dans le code de bonne conduite et qui devront avoir été mis en place par le gestionnaire d'infrastructure.



#### 4<sup>ème</sup> enjeu : le transfert de gestion de lignes ferroviaires et de gares de voyageurs aux régions pour maintenir la cohérence de gestion de l'infrastructure et des gares de voyageurs

Comment concilier l'avènement d'un gestionnaire unique des gares avec la possibilité, pour les régions, d'en reprendre le pilotage d'une partie ?



Un projet de décret du Gouvernement, soumis à l'avis de l'Autorité, a défini les conditions d'application de l'article L. 2121-17-4 du code des transports, lequel dispose qu'une autorité organisatrice de transport peut décider de fournir, pour le compte du gestionnaire des gares, des prestations de gestion de certaines gares de voyageurs utilisées principalement par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs en les confiant à un opérateur, dans le cadre d'un contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs ou en les fournissant elle-même.

## 4 enjeux clés pour accompagner l'ouverture à la concurrence

Dans son avis n° 2020-064 rendu le 8 octobre 2020, l'Autorité a relevé que le projet de décret ne garantissait pas à SNCF Gares & Connexions la maîtrise des gares et des prestations concernées par le dispositif, le périmètre des gares éligibles étant trop extensif.

Elle a rappelé que seule la limitation du champ d'application du dispositif aux gares considérées comme quasi exclusivement et durablement monotransporteur permettrait d'y intégrer des prestations qui, sur un marché à plusieurs opérateurs, présentent un enjeu concurrentiel (accueil, orientation des voyageurs).

En outre, l'Autorité a relevé que le projet de décret mettait en place un dispositif complexe faisant intervenir une multiplicité d'acteurs et ne garantissant pas à SNCF Gares & Connexions la possibilité d'exercer son rôle de gestionnaire unifié des gares de voyageurs.

Enfin, l'Autorité a considéré que le projet de décret ne conférait pas à SNCF Gares & Connexions les moyens de maîtriser et contrôler les coûts, et souligné le risque, du fait de la multiplication des intermédiaires et de l'absence de leviers pour assurer un pilotage des coûts, de renchérissement de ceux-ci et de discrimination tarifaire.

Il convient de souligner que, dans son rapport public thématique d'avril 2021 consacré aux gares ferroviaires de voyageurs, la Cour des comptes relève, s'agissant du périmètre des gares susceptibles de faire l'objet d'un transfert de gestion aux régions, que « *la position de l'ART semble la plus équilibrée. En effet, la plus grande complexité de la gestion des gares accueillant plusieurs transporteurs (notamment pour l'information des voyageurs et le pilotage opérationnel) nécessite une expertise dont seule dispose Gares et Connexions. C'est pourquoi il est souhaitable que la possibilité d'un transfert de gestion soit restreinte aux seules gares durablement « monotransporteurs », les régions étant alors pleinement légitimes pour revendiquer l'exploitation d'installations dont elles sont les seules utilisatrices* ».<sup>7</sup>



<sup>7</sup> <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2021-04/20210420-rapport-gares-ferroviaires-voyageurs.pdf>, p35

## La question du transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et du transfert de missions de gestion de l'infrastructure

L'Autorité a été saisie, le 8 octobre 2020, d'un projet de décret du Gouvernement, pris en application de l'article 172 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, précisant les modalités de mise en œuvre des deux nouveaux dispositifs, ouverts aux lignes locales ou régionales à faible trafic, de transfert (i) de gestion et (ii) de missions de gestion de l'infrastructure (y compris les installations de service) au bénéfice des AOT régionales qui en feraient la demande ou aux entités qu'elles désigneraient.

---

Dans son avis n° 2020-069 du 22 octobre 2020, l'Autorité a formulé plusieurs recommandations visant à:

- préciser le périmètre des lignes ainsi que celui des installations de service transférables: le critère de « faible trafic », déterminant pour définir les lignes éligibles aux transferts, était défini de manière peu pertinente du point de vue de l'Autorité et le type d'installations de service concernées n'était pas suffisamment précis;
- définir plus précisément les obligations incombant aux AOT bénéficiaires des transferts de gestion ou aux entités désignées par ces dernières, afin de donner une vision claire des responsabilités attachées à la qualité de gestionnaire d'infrastructure ou d'exploitant d'installations de service, notamment de gares;
- préciser les dispositions relatives au calcul des compensations financières afin de faciliter leur mise en œuvre. L'Autorité a notamment préconisé la simplification du système de compensation et, singulièrement, la mise en place d'un système normatif simplifié d'évaluation des recettes et des coûts.

Le décret n° 2020-1820 du 29 décembre 2020 relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes a été publié au Journal officiel le 31 décembre 2020. Si le texte publié tient compte de l'observation de l'Autorité relative au périmètre des lignes transférables, en remplaçant le critère de « faible trafic » par la référence à trois catégories de lignes éligibles aux deux types de transferts prévus au bénéfice des AOT par le décret, l'Autorité ne peut que regretter que le pouvoir réglementaire n'ait pas davantage tenu compte des alertes et recommandations qu'elle avait formulées afin de contribuer, conformément à sa mission, au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national.

# Une coopération renforcée avec l'EPSF pour garantir un service ferroviaire sûr

L'Autorité et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) ont signé un accord de coopération faisant figure de nouvelle étape dans leur collaboration.



Bernard Roman, Président de l'ART et Pierre Pimpie, directeur général par intérim de l'EPSF

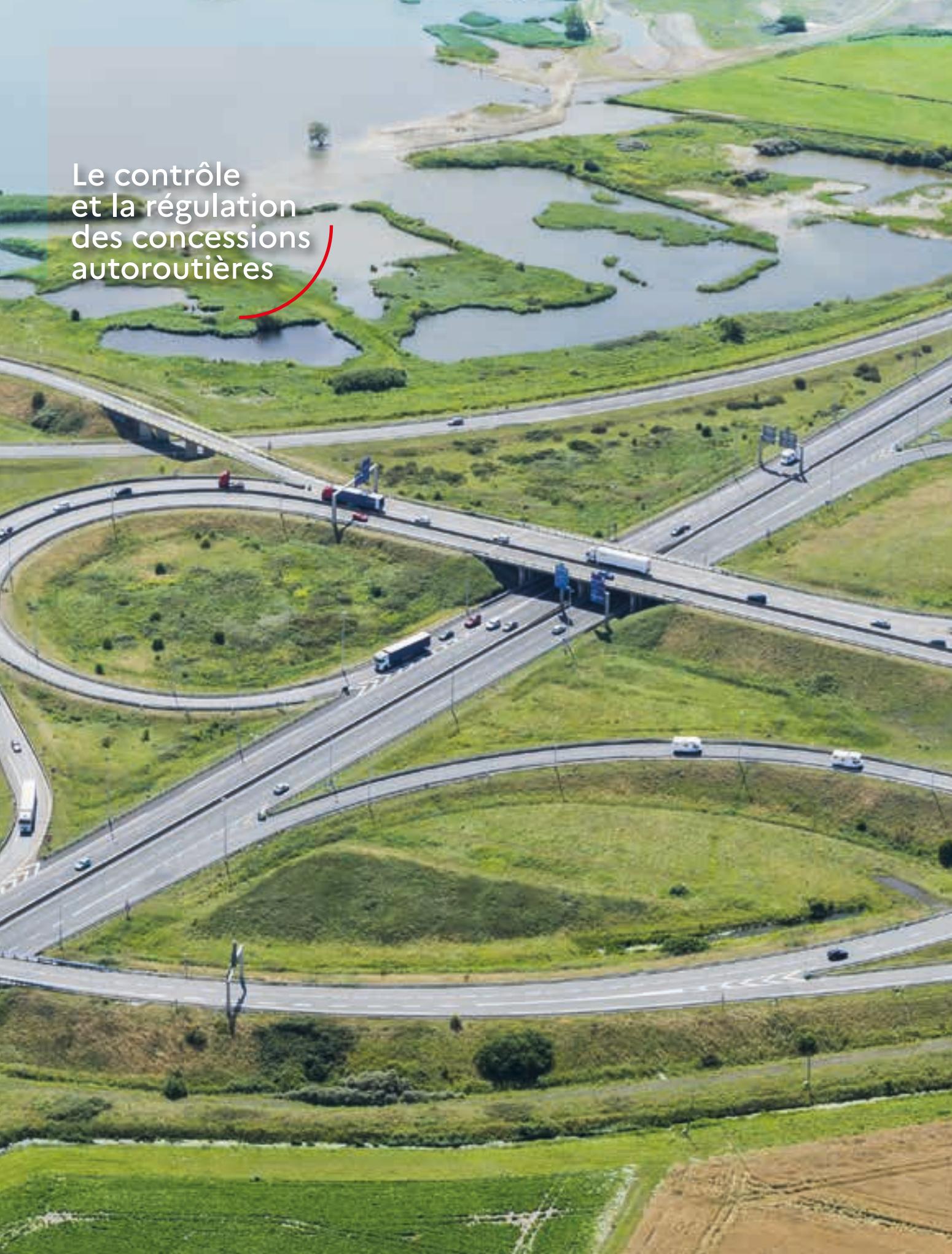
Ce document formalise le cadre des échanges entre les deux organismes facilitant ainsi leur coopération, tout en garantissant l'indépendance et les règles de confidentialité propres aux deux institutions.

La coopération entre l'ART et l'EPSF répond à une volonté des législateurs européen et national. La directive 2012/34/UE modifiée, en son article 56 § 3, pose en effet le principe d'une coopération étroite entre l'organisme de contrôle, en l'occurrence l'ART, et l'autorité nationale de sécurité ferroviaire qu'est l'EPSF. Si cette coopération est, dans les faits, opérationnelle depuis le début de l'activité du régulateur, l'accord de coopération signé le 30 juin 2020 définit formellement le cadre des échanges entre les deux institutions, formalisant ainsi les bonnes pratiques jusqu'ici partagées.

Cette coopération entre l'ART et l'EPSF est un des facteurs permettant d'envisager une ouverture à la concurrence réussie du marché du transport ferroviaire domestique dans des conditions équitables et non discriminatoires et de répondre ainsi à l'objectif, porté par la politique européenne des transports, de disposer d'un espace ferroviaire unique européen, au sein duquel les entreprises ferroviaires peuvent circuler, sans entrave, sur un réseau ferroviaire sûr et interopérable. En ce sens, la directive 2012/34/UE modifiée prévoit que les deux institutions « élaborent un cadre de coopération et d'échange d'informations visant à prévenir les effets préjudiciables à la concurrence ou à la sécurité ferroviaire ». Dans le respect de leur indépendance, de leurs compétences et de la confidentialité propre à leurs activités, l'ART et l'EPSF s'adressent mutuellement des recommandations sur des aspects susceptibles de nuire à la concurrence ferroviaire ou de compromettre la sécurité.

Les informations pouvant être échangées concernent toutes les informations utiles à l'accomplissement des missions de l'ART et de l'EPSF. Si l'une des parties adresse une recommandation à l'autre, cette dernière doit l'étudier avant toute décision, sans exception, et informer la première des raisons l'ayant poussée, le cas échéant, à s'écartier de ses préconisations. La signature de cet accord de coopération formalisant les échanges entre l'ART et l'EPSF est une nouvelle étape dans la collaboration de confiance unissant les deux institutions depuis maintenant 10 ans. La complémentarité de l'expertise de ces deux organismes est un atout décisif pour garantir à tous les usagers un service ferroviaire performant et sûr.





**Le contrôle  
et la régulation  
des concessions  
autoroutières**



# 03

## Le contrôle et la régulation des concessions autoroutières

En 2020, l'Autorité a notamment publié son premier rapport sur l'économie générale des concessions.

Dans un contexte marqué par un pic de saisines relatif aux sous-concessions et deux avis sur des avenants aux contrats de concession, l'Autorité a publié son premier rapport sur l'économie générale des concessions dont les deux objectifs principaux étaient d'éclairer les décideurs publics et faire œuvre de pédagogie dans le débat sur la rentabilité des concessions.

# Chiffres clés du marché en 2019



**9 119**

kilomètres d'autoroutes concédées dans le périmètre de compétence de l'Autorité

**18**

concessionnaires

**19**

contrats de concession

**3**

grands groupes

**357**

aires de service avec distribution de carburant et 637 aires de repos

Trafic de  
**96,9 milliards**

de véhicules.km

(+ 2,1 % par rapport à 2018)  
dont 82,3 pour les véhicules légers et 14,6 pour les poids lourds

**10,6 Mds €**  
de chiffre d'affaires  
(+ 3,6 % par rapport à 2018)

**97,4 %**  
des recettes viennent  
du péage

**74,1 %**  
de marge d'EBITDA  
(+ 1,4 point de pourcentage  
par rapport à 2018)

**28,1 Mds €**  
d'endettement net  
(- 2,6 % par rapport à 2018)



**3,1 Mds €**  
de dividendes versés  
(+ 6,9 % par rapport à 2018)

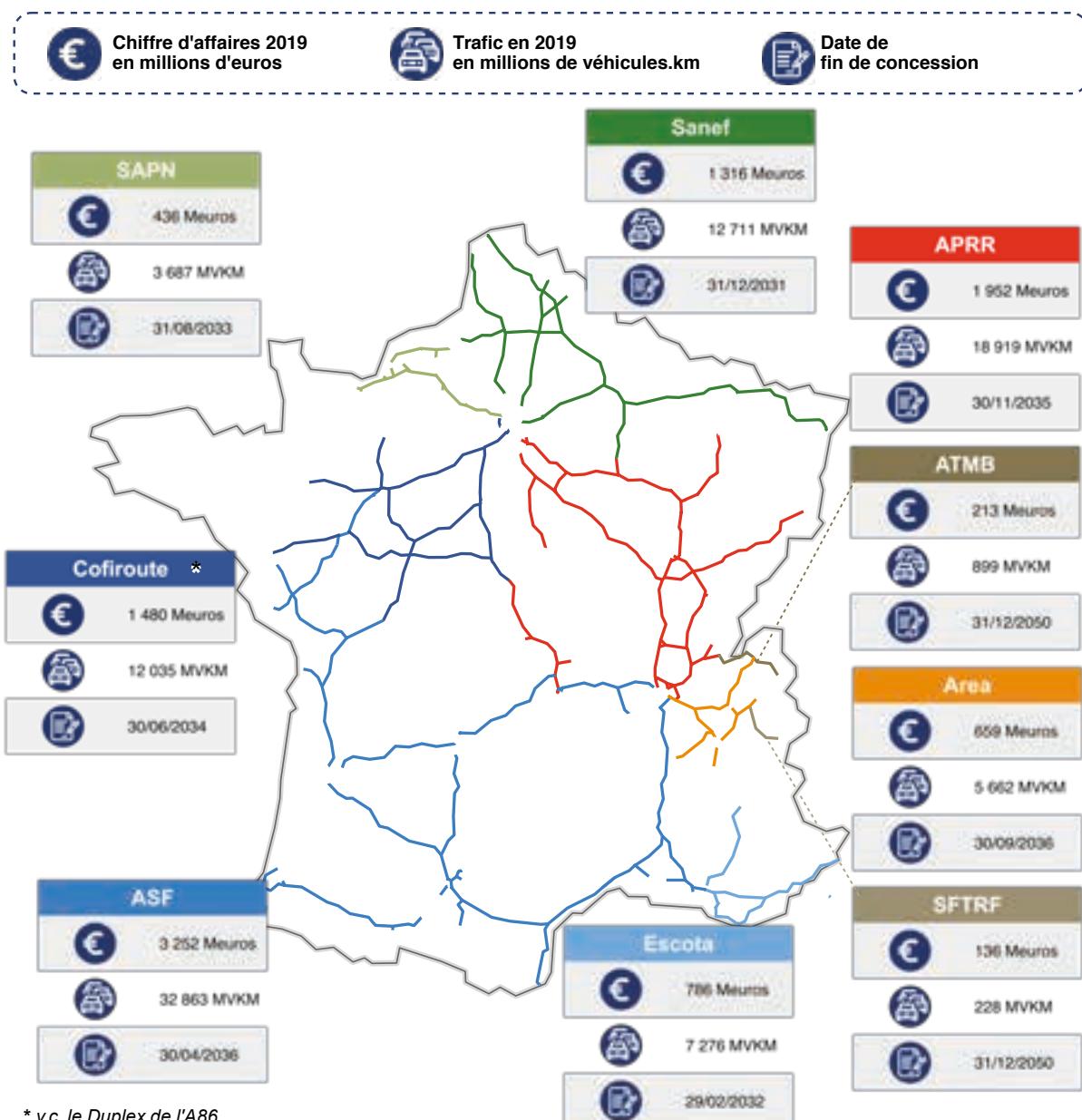
**1,9 Md €**  
d'investissements réalisés  
(+ 17,6 % par rapport à 2018)

**7,6**  
centimes d'euros HT  
par kilomètre

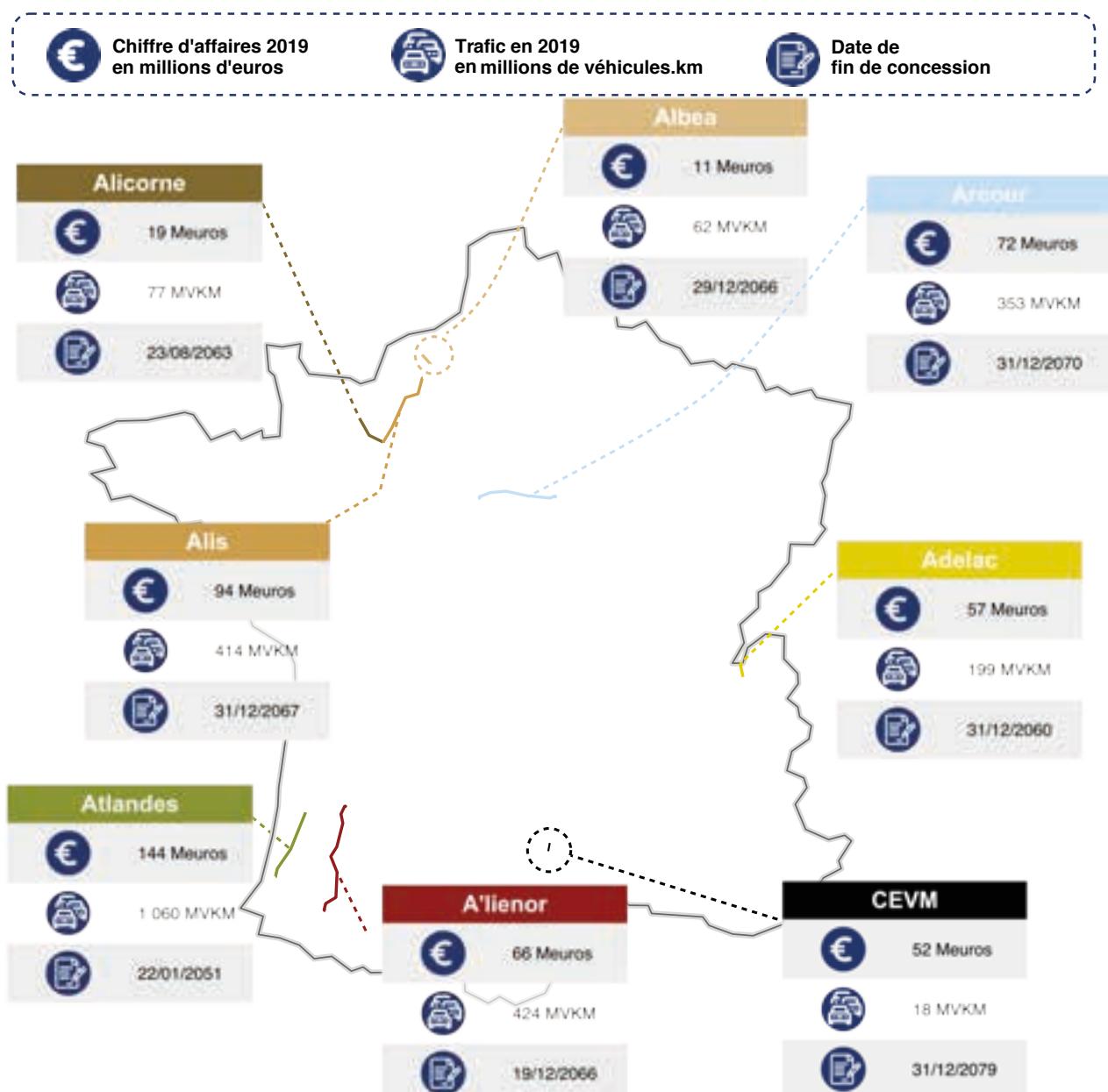
Tarif moyen,  
pour les véhicules de classe 1,  
sur le réseau concédé  
(+ 1,9 % par rapport à 2018)

# Chiffre d'affaires et trafic par concession

Les concessions historiques



## Les concessions récentes

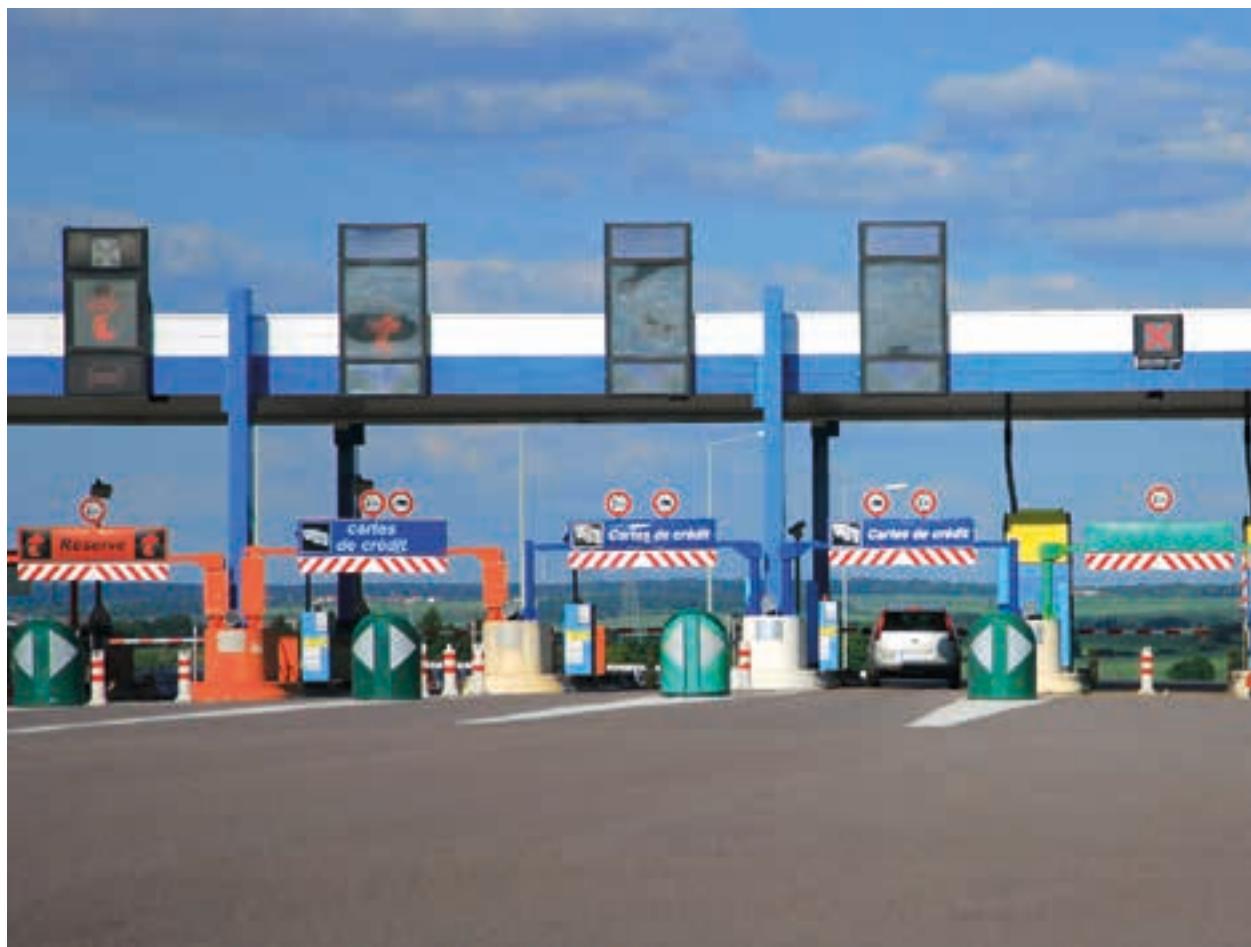


Les autoroutes concédées aux sociétés Arcos et Aliae ne sont pas représentées sur cette carte, celles-ci n'étant pas en service au 31/12/2019.



# Le suivi économique et financier du secteur

L'Autorité veille au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage autoroutier. À ce titre, elle établit annuellement une synthèse des comptes des sociétés concessionnaires et, au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des concessions d'autoroutes.



## La synthèse annuelle des comptes des concessions autoroutières : rendre compte de la performance financière des sociétés d'autoroutes en 2019



Le rapport de l'Autorité présentant la synthèse des comptes des concessions autoroutières pour l'exercice 2019 n'a fait ressortir aucune particularité majeure : en 2019, entre le mouvement des « gilets jaunes » de 2018 et la crise sanitaire de 2020, les sociétés concessionnaires ont renoué temporairement avec leurs niveaux de croissance usuels.

Le chiffre d'affaires des sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA) s'est établi à 10,6 milliards d'euros, en hausse de 3,8 %, reflet de la progression simultanée du trafic et des tarifs. Les recettes tirées des péages ont augmenté de 3,8 %. Après une année 2018 marquée par le mouvement des « gilets jaunes », la croissance globale du trafic est en effet revenue à un niveau similaire à celui de l'année 2017 et s'est établie à 2,1 % ; concomitamment, les tarifs kilométriques moyens (TKM) ont progressé de 1,9 % (en moyenne pondérée par les trafics). Les recettes annexes (principalement des redevances versées par les exploitants des installations commerciales), qui représentent moins de 3 % du chiffre d'affaires des SCA, ont pour leur part connu une hausse de 2,8 %.

Conséquence de la croissance de leurs revenus mais également de la diminution des charges financières, les SCA, prises dans leur ensemble, ont vu leur résultat net enregistrer une forte progression pour s'établir à 3,5 milliards d'euros. L'amélioration du chiffre d'affaires s'est répercutee dans la marge d'EBITDA, qui a augmenté de 5,7 % sur la période. Simultanément, les charges financières des SCA ont encore diminué en 2019 (-14,6 %), compte tenu de la poursuite de leur désendettement mais surtout de la diminution du coût de leur dette. Si la progression des revenus s'est traduite par une croissance de 11,7 % de l'impôt sur les sociétés, il reste que le résultat net du secteur ressort en hausse de 10,8 %.

À nouveau, l'exercice 2019 a été caractérisé, au niveau sectoriel, par une augmentation des investissements (1,9 milliard d'euros, en hausse de 17,6 %), et par un accroissement des dividendes (3,1 milliards d'euros en 2019 contre 2,9 milliards d'euros en 2018) ; ces derniers sont toutefois restés inférieurs à ceux versés en 2015 et 2016 (respectivement 3,3 milliards d'euros et 4,7 milliards d'euros).



# Le suivi économique et financier du secteur

## FOCUS

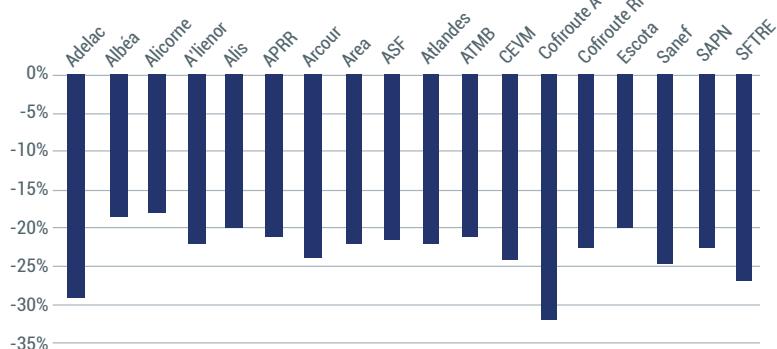
### L'impact de la crise sanitaire sur le secteur

Dans la synthèse des comptes relative à l'exercice 2020, l'Autorité s'attachera à rendre compte précisément de l'impact de la crise liée à l'épidémie de Covid-19 sur les sociétés concessionnaires.

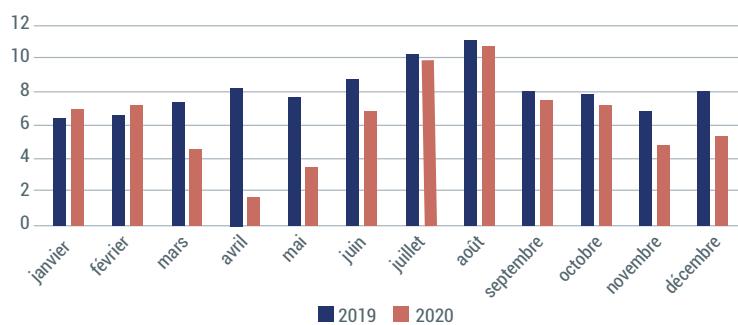
De premiers éléments chiffrés peuvent toutefois d'ores et déjà être présentés dans ce rapport d'activité.

Sur l'année 2020, le trafic a chuté de 22 % en moyenne sur le réseau concédé. Cette moyenne cache des disparités significatives selon les catégories de véhicules, les réseaux et la période de l'année.

Variation du trafic total entre 2019 et 2020



Trafic sur l'ensemble du réseau concédé  
(Millions de véhicules.kilomètres)



Contrairement au trafic de poids lourds (PL), le trafic de véhicules légers (VL) a été durement impacté par la crise. La perte de trafic annuelle pour les VL est ainsi de 24 % en moyenne en 2020, contre 8 % pour les PL. Cela explique que l'impact de la crise sanitaire sur le trafic annuel a été plus marqué sur certains réseaux, comme celui d'Adelac (- 29 %) et le tunnel duplex de l'A86 (- 32 %).

Le trafic a principalement diminué lors du premier confinement au printemps bien qu'il ait aussi été affecté lors du second confinement à l'automne et même en dehors de ces périodes. Le premier confinement (du 17 mars au 11 mai) s'est ainsi accompagné d'une baisse de 80 % du trafic pour le mois d'avril. Le second confinement (du 30 octobre au 15 décembre) a eu un impact plus modéré avec des baisses de 31 % et 32 % du trafic pour les mois de novembre et décembre, cette moindre réduction du trafic étant le résultat de mesures de confinement moins strictes. La période s'écoulant entre les deux confinements n'a pas non plus permis de retrouver le niveau de trafic de 2019. Le trafic était 3 % plus faible aux mois de juillet et août 2020 qu'aux mêmes mois de l'année précédente. Il était de 8 % et 9 % plus faible pour les mois de septembre et octobre.

Les mesures sanitaires du premier confinement ont engendré un arrêt des travaux, ce qui se traduira par des retards de mise en service et pourrait induire des coûts accrus pour certaines SCA. L'impact du premier confinement sur les travaux autoroutiers a en effet été significatif : l'arrêt des chantiers et, plus largement, d'une grande partie de l'activité économique (manque d'approvisionnement en matériaux et matériels, indisponibilité des salariés, commande publique dégradée, etc.) a généré une perte d'activité du secteur des travaux publics estimée à plus de 50 % sur les mois de mars, avril et mai 2020. Cela va engendrer des retards dans la mise en service des ouvrages ou des surcoûts pour les compenser. Les travaux du grand contournement ouest (GCO) de Strasbourg ont, par exemple, été entièrement suspendus sur cette période.

L'activité des chantiers a largement repris par la suite, facilitée par la mise en place du guide de bonnes pratiques diffusé par l'Organisme professionnel de prévention du bâtiment et des travaux publics (OPPBTP) pendant le premier confinement. Les rendements de certains travaux nécessitant l'intervention de nombreuses entreprises, par exemple les ouvrages d'art, sont encore affectés. En outre, le ralentissement des procédures administratives et la mise en activité à temps partiel de certains bureaux d'études a impacté la durée des études, ce qui a pour effet de retarder les mises en chantier. Les effets sur l'activité restent donc prégnants et malgré une montée en puissance de l'activité pendant l'été, le secteur des travaux publics enregistre une perte de chiffre d'affaires de -12,5 % sur l'ensemble de l'année.

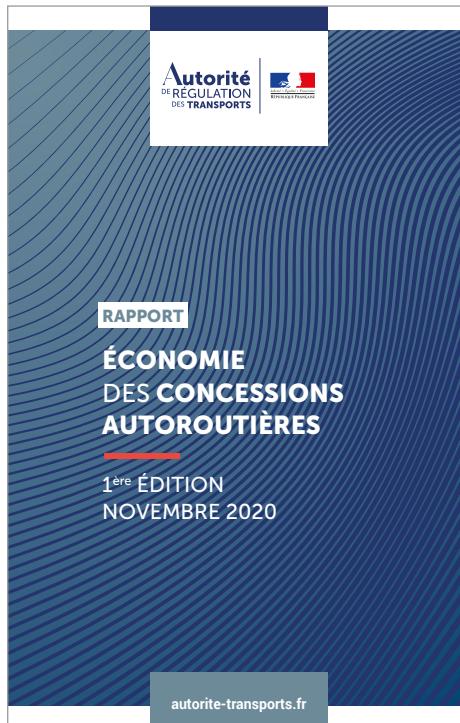
# Le suivi économique et financier du secteur

## Le rapport sur l'économie générale des concessions : faire œuvre de pédagogie et éclairer le débat public

L'article L.122-9 du code de la voirie routière dispose que l'Autorité établit « au moins une fois tous les cinq ans, un rapport public portant sur l'économie générale des conventions de délégation » et réalise un « suivi annuel des taux de rentabilité interne de chaque concession ». Dans ce cadre, le collège de l'ART a adopté, le 30 juillet 2020, son premier rapport public portant sur l'économie générale des concessions d'autoroutes (rapport EGC).

L'Autorité inscrit ce premier rapport dans la continuité des nombreuses analyses réalisées sur le secteur (Autorité de la concurrence, Conseil d'analyse économique, Cour des comptes, Parlement). Elle l'a néanmoins établi avec la perspective qui est la sienne : celle d'un régulateur sectoriel ayant pour mission de veiller au bon fonctionnement du régime des tarifs de péage.

En septembre 2020, la commission d'enquête sénatoriale portant sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières publiait un rapport qui partageait certaines recommandations du rapport EGC, et demandait un renforcement du rôle et des pouvoirs de l'ART qui contribuerait à infléchir l'équilibre des contrats au bénéfice de l'État et des usagers.





## FOCUS

### La commission d'enquête sénatoriale recommande de renforcer les moyens de contrôle de l'ART et de conforter son indépendance

Dans son rapport, la commission d'enquête sénatoriale estime que le contrôle et la régulation du réseau concédé doivent être renforcés. Si elle juge que les pouvoirs de régulation confiés à l'ART « *ont, sans conteste, permis un rééquilibrage des relations entre l'État et les sociétés d'autoroutes, la commission d'enquête constate que celles-ci sont, aujourd'hui encore, souvent en position de force face au concédant* ».

Par conséquent, la commission recommande notamment, d'une part, de conforter l'indépendance de l'ART en renforçant ses effectifs dédiés à la régulation des concessions autoroutières et en maintenant son indépendance financière<sup>1</sup> et, d'autre part, de lui donner un accès élargi aux informations utiles pour l'exercice de ses missions. Concernant ce deuxième point, la commission souligne que les documents qui sont transmis à l'ART au titre de l'article R.122-27 du code de la voirie routière sont insuffisants pour permettre un contrôle fin des dispositions des projets de nouveaux contrats, en particulier celles relatives aux coûts prévisionnels. Elle recommande donc que les services de l'État fournissent à l'ART tout élément utile relatif au choix du concessionnaire désigné pour l'attribution d'une nouvelle concession autoroutière, en particulier les dossiers présentés par les candidats non retenus. Pour ce faire, elle recommande que l'article L.122-8 du code de la voirie routière puisse « *être complété pour prévoir qu'à des fins d'instruction, l'ART [ait] communication de tout document qu'elle estime utile à ses travaux* »<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Cf. Tome I du rapport n° 709 enregistré à la Présidence du Sénat le 16 septembre 2020 fait au nom de la commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières par M. Éric Jeansannet (président) et M. Vincent Delahaye (rapporteur), pages 240 et 241 (troisième partie, II, D. « Des moyens humains et financiers qui devraient être renforcés »).

<sup>2</sup> Ibid., pages 247-248 (troisième partie, III, B. « Conforter le rôle de l'ART en matière d'attribution des nouvelles concessions»).

## Le suivi économique et financier du secteur

L'Autorité a réalisé un suivi de la rentabilité des concessions d'autoroutes qui permet de tenir compte des spécificités économiques du secteur.

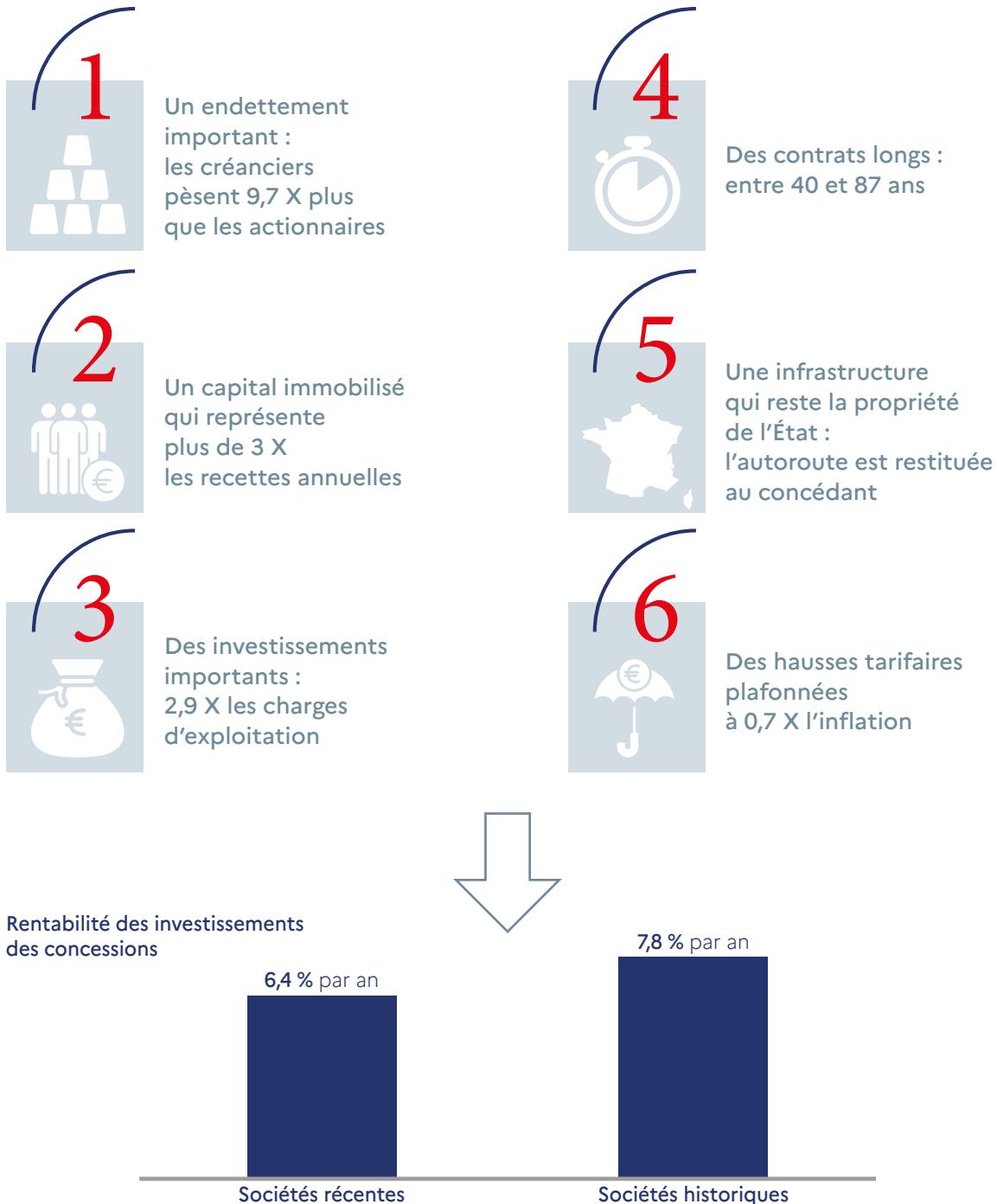
Pour suivre la rentabilité des concessions, l'Autorité a mesuré un taux de rentabilité interne (TRI) qui permet de tenir compte du modèle économique des SCA. La prise en compte des spécificités de leur métier (importance des investissements, faible rotation du capital, poids de la dette), mais aussi du format concessif (tarifs encadrés, engagements contractuels de long terme, faible proportion de biens propres), est en effet déterminante pour apprécier leur rentabilité.



Le TRI mesuré correspond à la rémunération du capital payée par l'usager via les péages sur toute la durée des concessions. Contrairement aux études menées par l'Autorité de la concurrence en 2014 ou par la commission d'enquête sénatoriale, elle considère l'ensemble de la durée de la concession et non seulement la période postérieure à la privatisation. L'indicateur ainsi mesuré offre une vision globale de la rentabilité des concessions.

Le taux de rentabilité interne des concessions en 2019 ressort à 7,8 % pour les concessions « historiques » et à 6,4 % pour les concessions « récentes ». L'Autorité conclut de son suivi de la rentabilité des concessions autoroutières entre 2017 et 2019 que celle-ci ne s'est pas significativement appréciée sur la période. Certes, les recettes liées aux péages ont été plus élevées que cela n'avait été anticipé dans les études prévisionnelles transmises à l'Autorité en 2018, mais, sur la durée de vie des concessions, l'impact en termes de rentabilité est faible. L'autre événement marquant de la période, la signature du plan d'investissement autoroutier (PIA) par les sociétés historiques, n'a pas non plus eu d'effet remarquable sur la rentabilité des concessions.

## Les concessions autoroutières : un modèle économique singulier



# Le suivi économique et financier du secteur

L'Autorité a formulé trois grandes recommandations portant sur la tarification et les principaux enjeux à venir.

1

Faire évoluer la modulation des péages en termes géographiques et temporels pour améliorer le bien-être collectif

- Faire varier les tarifs en fonction de la congestion pour mieux utiliser l'infrastructure à court terme.
- Faire évoluer les tarifs comme le pouvoir d'achat pour optimiser l'usage de l'infrastructure à long terme.
- Éviter les subventions entre les usagers de différentes portions d'autoroutes pour rapprocher le prix du service rendu.

2

Retenir une définition exigeante pour « le bon état » de l'infrastructure à restituer

- Pour les contrats en cours, défendre au mieux les intérêts de l'État concernant la restitution de l'autoroute.
- Pour les futurs contrats, clarifier les attentes en visant une gestion optimale du patrimoine.

3

Envisager toutes les organisations possibles du secteur, au-delà de la poursuite des concessions et de la mise en régie

- Réduire la durée des contrats pour bénéficier plus souvent de la concurrence.
- Envisager une revue périodique de l'équilibre des contrats.
- Rechercher un partage des risques procurant les meilleures incitations aux opérateurs privés.

# La régulation des tarifs de péage

L'Autorité est consultée, en application de l'article L.122-8 du code de la voirie routière, « sur les projets de modification de la convention de délégation, du cahier des charges annexé ou de tout autre contrat lorsqu'ils ont une incidence sur les tarifs de péage ou sur la durée de la convention de délégation ». En 2020, elle a rendu deux avis portant sur des projets d'avenants à des contrats de concessions.



L'avis sur le projet de deuxième avenant à la convention de concession entre l'État et la société concessionnaire d'autoroute Atlandes



Le 30 janvier 2020, l'Autorité a estimé, dans son avis sur un projet d'avenant à la convention de concession entre l'État et la société Atlandes concernant les travaux de mise aux normes du diffuseur n° 9 de l'autoroute A63, que ce dernier ne répondait pas aux exigences de la loi.

Pour l'Autorité, les travaux de mise aux normes n'étaient pas prévus au cahier des charges de la société Atlandes et répondaient à la condition stricte de nécessité ou d'utilité telle que définie à l'article L.122-4 du code de la voirie routière, autorisant une compensation

de la société concessionnaire par voie tarifaire. L'Autorité a considéré, en revanche, que l'entretien et la maintenance du diffuseur n° 9 relevaient d'une obligation établie dès le contrat de concession initial de la société Atlandes, et qu'ils ne pouvaient, par conséquent, se traduire par une hausse additionnelle des tarifs de péage, contrairement à ce que prévoyait le projet d'avenant : près de la moitié de la hausse additionnelle des tarifs envisagée visait à couvrir lesdites dépenses d'entretien et de maintenance.

# La régulation des tarifs de péage

Par ailleurs, l'Autorité, qui a établi un coût de référence sur le fondement de ses propres estimations des quantités et des prix unitaires, a relevé que les prévisions de dépenses retenues par la société Atlandes pour déterminer les hausses de tarifs nécessaires à la compensation des travaux sur le diffuseur n° 9 étaient plutôt élevées et n'étaient pas strictement limitées à ce qui est nécessaire.

Enfin, l'Autorité a constaté que l'écart entre son coût de référence et les prévisions de la société Atlandes résultait essentiellement de provisions pour risques relatifs à la présence d'amiante et à la résistance des piles, qui pouvaient être justifiées en 2015, date à laquelle l'estimation d'Atlandes a été réalisée, mais avaient été levées à la date d'examen par l'Autorité du projet d'avenant et auraient dû être retirées de la somme à compenser.

Dans l'avenant, finalement approuvé par l'arrêté ministériel du 13 novembre 2020, le coefficient de majoration des tarifs de péage applicable en 2021 pour compenser les travaux a été ramené à 0,34 %, au lieu de 0,39 %. Si les estimations de coûts semblent ainsi avoir été actualisées, comme le recommandait l'Autorité, son avis n'a toutefois été pris en compte que partiellement.



## FOCUS

### sur un point de doctrine soulevé par l'avenant: la réalisation des travaux antérieure à la signature de l'avenant

L'Autorité a relevé que le projet d'avenant au contrat de concession de la société Atlandes lui avait été communiqué après la réalisation des travaux visés pour justifier une hausse additionnelle des tarifs de péage.

Un tel séquencement ne semble pas conforme à l'esprit du législateur. En effet, en prévoyant la consultation de l'Autorité sur les projets de modification de la convention de délégation, le législateur a entendu lui permettre d'apporter, en amont, un éclairage objectif et indépendant sur le bien-fondé du financement par l'usager des opérations envisagées, afin de rendre possible une révision des conditions contractuelles initialement envisagées, dans l'hypothèse où le régulateur estimerait que celles-ci n'ont pas été établies dans le respect des règles fixées à l'article L.122-4 du code de la voirie routière.

Cependant, l'Autorité a considéré que cette situation n'affectait en rien l'utilité, pour les usagers, de son avis, qui aurait pu conduire les parties à revoir les conditions tarifaires de la mise en œuvre des obligations contractuelles nouvelles.

## L'avis sur le projet de huitième avenant à la convention de concession passée entre l'État et la société ATMB

**Le 19 mars 2020, l'Autorité estimait, dans son avis sur un projet d'avenant à la convention de concession entre l'État et la société des Autoroutes et du Tunnel du Mont Blanc (ATMB) traduisant le contrat d'entreprise envisagé pour la période 2021-2025, que ce dernier ne répondait pas aux exigences de la loi.**

Si, selon son appréciation, à l'exception de certains des travaux d'une opération spécifique, les différentes opérations envisagées pouvaient bien être considérées comme non prévues au cahier des charges de la société ATMB, l'Autorité a cependant estimé que trois opérations (représentant 3 % du montant mis à la charge des usagers via le péage), inscrites au contrat de plan 2021-2025 et ayant une incidence sur le péage, ne répondaient pas à la condition stricte de nécessité ou d'utilité telle que définie à l'article L.122-4 du code de la voirie routière. Parmi celles-ci figurait notamment le cofinancement d'un « itinéraire rustique » pour les VTT et les piétons entre la commune des Houches et celle de Servoz.

En outre, l'Autorité a relevé que trois opérations (correspondant à 50 % du montant mis à la charge des usagers via le péage) présentaient un coût prévisionnel

supérieur de plus de 10 % au coût de référence qu'elle avait établi, tandis que les éléments transmis n'étaient pas suffisants pour lui permettre de se prononcer sur le coût prévisionnel de deux autres opérations (correspondant à 6 % du montant mis à la charge des usagers via le péage).

Dès lors, l'Autorité a estimé que l'augmentation des tarifs de péage destinée à assurer le financement des aménagements n'apparaissait finalement strictement limitée à ce qui est nécessaire au sens de l'article L.122-4 du code de la voirie routière que pour neuf opérations seulement, correspondant à 41 % du montant mis à la charge des usagers via le péage.

Si, dans l'avenant finalement approuvé par l'arrêté ministériel du 2 décembre 2020, le coefficient de majoration des tarifs de péage sur la période 2021-2025, qui s'établit, en application du contrat d'entreprise, à 0,33 %, n'a pas été modifié, l'avis de l'Autorité a néanmoins été partiellement suivi: ainsi, le cofinancement du projet d'« itinéraire rustique » entre les communes des Houches et de Servoz ne figure plus parmi les opérations devant donner lieu à compensation pour la société ATMB.



# La régulation des tarifs de péage

## FOCUS

### sur un point de doctrine soulevé par l'avenant : l'utilisation envisagée d'un éventuel indu financier

L'Autorité a rappelé, dans le cadre de son avis n°2020-023 du 19 mars 2020, que son analyse portait sur toutes les opérations ayant une incidence sur les tarifs de péage, que cette incidence soit directe ou indirecte.

Pour l'Autorité, des ouvrages ou aménagements supplémentaires financés avec le montant dû par la société concessionnaire d'autoroute en application de la clause de restitution de l'indu financier (constitué en cas d'écart entre les échéanciers prévisionnel et réel des dépenses relatives aux investissements compensés par une hausse tarifaire passée, notamment en cas d'abandon de certains investissements compensés par une hausse tarifaire passée) ont une incidence sur les tarifs de péage. En effet, si ces opérations n'étaient pas réalisées, les fonds disponibles pourraient être employés à réduire l'augmentation des tarifs.

Afin de s'assurer de la bonne prise en compte des intérêts de l'usager, l'Autorité estime par conséquent qu'il lui revient, pour ces opérations, de réaliser le contrôle des conditions posées par l'article L.122-4 du code de la voirie routière.

## FOCUS

### Consolider la méthode de contre-expertise de coûts d'opérations de l'Autorité

En 2020, l'Autorité a renforcé son expertise sur les coûts des opérations autoroutières en structurant une base de données « Prix ». En effet, les premiers avis rendus par l'Autorité sur les avenants aux contrats de concessions autoroutières, en particulier ceux relatifs à la mise en œuvre du plan d'investissement autoroutiers (PIA), ont mis en évidence la nécessité de disposer de données objectives pour contre-expertiser les coûts. Pour ce faire, l'Autorité a construit une base de données relative aux coûts des projets d'investissement sur le réseau autoroutier concédé, à partir de données collectées auprès des sociétés concessionnaires d'autoroute (SCA). Cette base comprend à la fois des données sur le coût des opérations d'investissement mais aussi les niveaux de prix constatés pour certaines prestations standardisées récurrentes externalisées par les sociétés concessionnaires.

En 2021, conformément à ses orientations stratégiques pour la période 2021-2022, l'Autorité poursuivra les travaux de consolidation de sa méthode d'analyse des coûts, dans l'objectif de contribuer à ce que les projets soient contractualisés sur le fondement d'études plus robustes sur le plan financier, au bénéfice des usagers du réseau autoroutier. Afin d'aboutir à une méthode concertée, l'Autorité travaille en collaboration avec les services de l'État, en particulier avec le concédant (la direction des infrastructures de transport – DIT) et le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA). Elle s'attache à préciser les précautions d'exploitation des données pour déterminer des prix adaptés au contexte des projets et l'approche à retenir pour la valorisation des risques.

# Le contrôle de la passation de contrats de sous-concession

Le réseau autoroutier concédé français compte plus de 350 aires de service (distribution de carburant, restauration, boutiques, hôtellerie). L'exploitation de ces activités est principalement externalisée auprès de tiers. Les modalités d'attribution des contrats d'exploitation des installations annexes à caractère commercial (contrats de sous-concession) à des tiers sont encadrées.



Un pic de saisines  
relatif aux projets  
d'agrément pour les  
contrats de  
sous-concession

Le code de la voirie routière prévoit une procédure d'agrément ministériel de l'attributaire de tout contrat conclu par une SCA pour la construction, l'exploitation et l'entretien des sous-concessions situées sur le réseau autoroutier concédé. Cet agrément est délivré par le ministre chargé de la voirie routière nationale, après avis simple de l'Autorité, qui veille ainsi au respect des règles de publicité et de mise en concurrence. À cette occasion, si l'objet du contrat d'exploitation porte sur la distribution de carburant, l'Autorité doit analyser l'effectivité des engagements de modération tarifaire envisagés.

# Le contrôle de la passation de contrats de sous-concession

En 2020, l'Autorité a été saisie de 51 projets de contrats de sous-concession. Ces saisines ont fait l'objet de 28 avis dont 26 avis favorables (parmi lesquels 1 avis était « réputé favorable ») et de 2 avis défavorables. Il s'agit du plus important nombre de saisines sur une année depuis que le dispositif juridique est entré en vigueur. Une importante vague de renouvellement de contrats de sous-concession est en effet en cours. Initiée en 2019, elle devrait se poursuivre en 2021.

Parallèlement, le code de la voirie routière dispose également que l'Autorité est informée des projets d'avenants aux contrats dont la procédure a été initiée après le 1<sup>er</sup> avril 2016. En 2020, l'Autorité a ainsi été destinataire de 19 projets d'avenants à des contrats de sous-concession. Tous ces avenants ont fait l'objet d'un agrément ministériel.

	2017	2018	2019	2020
Nombre d'avis rendus sur les contrats de sous-concession	2	6	21	28
... dont défavorables	1	1	12	2
Avenants transmis à l'ART	6	16	18	19



## POINT DE DOCTRINE

La méthode de notation du critère de modération tarifaire doit tenir compte des écarts réels entre les candidats

À l'occasion de son avis n° 2020-066 du 15 octobre 2020 relatif à la procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique sur l'aire de Corbières Nord sur l'autoroute A61 par la société ASF, l'Autorité a souligné que la méthode de notation employée par la société concessionnaire amenait à minorer le poids des écarts entre les prix. Elle a estimé qu'une telle méthode de notation a pour effet de neutraliser le critère de la modération tarifaire, car les offres sont finalement différencierées au regard des seuls autres critères de sélection : afin d'illustrer ce point, l'Autorité a fait remarquer que, du fait de la mise en œuvre de cette méthode, le titulaire pressenti resterait inchangé, même si ce dernier proposait des tarifs supérieurs à 2,30 euros le litre de gazole, à l'encontre de l'objectif de modération tarifaire.

L'Autorité a donc invité la société concessionnaire à mettre en place une méthode de notation du critère de la modération tarifaire permettant de tenir compte des écarts réels entre les candidats.



## POINT DE DOCTRINE

L'Autorité recommande d'étendre l'obligation de modération tarifaire aux carburants alternatifs

En novembre 2020, l'Autorité a été saisie pour la première fois d'un projet portant sur la seule activité d'exploitation d'installations de recharge pour véhicules électriques (IRVE).

Dans son avis n° 2020-084 du 17 décembre 2020, elle a rappelé qu'au regard des textes en vigueur, les dispositions de l'article R.122-41 du code de la voirie routière, relatives aux obligations de modération tarifaire pour la distribution de carburant, n'étaient pas applicables à la distribution de carburants alternatifs, notamment à l'électricité fournie par les IRVE. Le concessionnaire n'est donc pas tenu de prévoir un critère de modération tarifaire, ni d'affecter à ce critère une pondération équivalente à celle du critère relatif aux rémunérations qui lui sont versées. En l'espèce, la société concessionnaire a retenu un sous-critère relatif à la politique tarifaire, mais avec une pondération à hauteur de 8 %, inférieure à celle à hauteur de 25 % dont bénéficiait le critère « valeur financière ».

L'Autorité a ainsi attiré l'attention du ministre sur l'intérêt d'étendre l'obligation de modération tarifaire à toutes les catégories de carburants distribués sur les installations annexes à caractère commercial, y compris l'électricité fournie par les IRVE. L'Autorité a été entendue sur ce point par le ministre chargé de la voirie routière nationale qui, en janvier 2021, lui a soumis, pour avis, un projet de décret étendant notamment l'obligation de modération tarifaire à la distribution de sources d'énergie usuelles, dont l'énergie électrique<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Cf. avis n° 2021-022 du 18 mars 2021 relatif au projet de décret portant expérimentation pour le déploiement des points de recharge pour véhicules électriques sur le réseau autoroutier et modifiant les critères des appels d'offres des installations commerciales.

# Le contrôle de la passation de contrats de sous-concession

## Obligations en matière de transition écologique : un dimensionnement qui pourrait être mieux ajusté

Le 26 juin 2020, le ministre chargé de la voirie nationale a saisi l'Autorité sur un projet de décret relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique ainsi que sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé.

Ces deux projets d'actes réglementaires créent de nouvelles obligations pour les sociétés concessionnaires afin de favoriser la transition écologique

aux concessionnaires, le financement par un tarif acquitté par les usagers qui en bénéficient à titre individuel est à privilégier.

L'Autorité a relevé, dans son avis, que le dimensionnement de ces obligations pourrait, en l'état des textes qui lui ont été soumis, être mieux ajusté. L'Autorité a notamment estimé que la définition d'une source d'énergie usuelle (*« toute source d'énergie utilisée par plus de 1,5 % des véhicules à moteur immatriculés annuellement ou par au moins 5 % du parc de véhicules à moteur en circulation »*) était trop extensive,



des autoroutes ainsi qu'un transport routier décarboné. Les sociétés concessionnaires doivent ainsi proposer un service de distribution de l'ensemble des sources d'énergies « usuelles » sur leurs aires de service.

Dans son avis n° 2020-058 du 10 septembre 2020, après avoir rappelé que les modalités de financement de ces nouvelles obligations n'étaient pas prévues, l'Autorité a précisé que, lorsque de nouvelles obligations sont imposées

notamment parce que les seuils retenus et leurs modalités d'application présentent le risque de déclencher mécaniquement des obligations sans qu'il soit avéré que cette source d'énergie soit durablement devenue usuelle. Elle a également estimé qu'il serait possible d'exclure certaines aires ciblées pour réduire les coûts de la mesure, sans pour autant dégrader substantiellement le niveau de service.

Enfin, l'Autorité a tenu à souligner, dans cet avis, que, si le financement des investissements nouveaux nécessaires sur les installations annexes devait au moins partiellement reposer sur les tarifs de péage autoroutier, elle veillerait à ce que ce dispositif n'entraîne pas d'augmentation excessive des péages au regard du nombre d'usagers qui bénéficieraient ou seraient susceptibles de bénéficier de ces nouvelles obligations, ni ne soit à l'origine, pour le déléguétaire, d'une incitation à surdimensionner les investissements.



Les recommandations de l'Autorité ont, dans l'ensemble, été suivies d'effets puisque, à la suite de son avis:

- le décret n° 2021-159 du 12 février 2021 relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique a défini une « source d'énergie usuelle » comme « toute source d'énergie utilisée par plus de 1,5 % des véhicules à moteur immatriculés pendant deux années consécutives ou par au moins 5 % du parc de véhicules à moteur en circulation »;
- l'arrêté du 15 février 2021 portant modification de l'arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé a relevé de 10 000 à 15 000 véhicules par jour le seuil de fréquentation pour les aires de service de catégorie 1, réduisant d'une vingtaine d'aires le nombre d'aires de service concernées par les nouvelles obligations de distribution d'énergie;
- des crédits ont été ouverts en loi de finances pour 2021 afin de soutenir le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques sur les réseaux autoroutier et routier nationaux. L'article 1<sup>er</sup> du décret n° 2021-153 du 12 février 2021 relatif à l'aide en faveur des investissements relatifs aux installations de recharge rapide pour véhicules électriques sur les grands axes routiers prévoit ainsi qu'une aide sous forme de subvention peut être accordée par l'État aux entreprises qui réalisent un investissement relatif à une activité de service de recharge pour véhicules électriques sur les aires de service situées sur le domaine public autoroutier et sur le domaine public du réseau routier national.



# Le contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

L'Autorité contrôle les procédures de passation des marchés et contrats mises en œuvre par les sociétés concessionnaires. En tant que régulateur économique sectoriel, elle est garante de l'ordre public économique et, plus spécifiquement, de l'exercice d'une concurrence effective et loyale dans le secteur.



## FOCUS

Le statut de l'Autorité, en tant que requérant garant de l'ordre public économique, confirmé par la Cour de cassation

L'Autorité a formé, en décembre 2017, un recours en référé contre l'emploi d'une méthode de notation amenant indirectement à sélectionner l'attributaire du marché sur le critère unique du prix dans une procédure de passation d'un marché de travaux de la société ASF.

Le raisonnement de l'Autorité n'avait pas été suivi par le juge de première instance au motif que, même en modifiant la méthode de notation, le résultat de la consultation était le même. Du point de vue de l'Autorité, une telle approche ne pouvait être retenue puisqu'elle aurait pour effet de restreindre sa capacité d'exercer un référé aux seules situations où un manquement décelé par l'Autorité aurait eu pour effet de léser les intérêts d'un candidat évincé. L'Autorité s'était donc pourvue en cassation contre la décision du tribunal de grande instance.

Suivant les conclusions de l'avocat général, par un arrêt du 15 janvier 2020, la Cour de cassation a confirmé la position de l'Autorité et précisé que le contrôle du juge des référés aurait dû être réalisé *in abstracto*, sans considération des effets réels sur la sélection du candidat retenu.



## Le 5<sup>ème</sup> rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

L'Autorité a publié, en 2020, son 5<sup>ème</sup> rapport annuel portant sur les marchés et les contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes au cours de l'exercice 2019.

Le rapport fait apparaître une baisse du nombre de marchés soumis à la commission des marchés des SCA par rapport au précédent exercice, avec un volume de 346 marchés pour un total de 790 millions d'euros en 2019 contre 412 marchés et 1,2 milliard d'euros en 2018. La baisse du montant des marchés soumis à l'avis des commissions des marchés des SCA est à mettre en relation avec la diminution du montant des contrats passés dans le cadre du plan de relance autoroutier (303 millions d'euros en 2019 contre 484 millions d'euros en 2018).

Le rapport fait état des travaux de l'Autorité sur l'attribution des marchés par les SCA à des entreprises qui leur sont capitalistiquement liées. En 2019, les taux d'attribution à des entreprises liées ne diffèrent pratiquement plus

de la moyenne des attributions à ces mêmes entreprises, c'est-à-dire que les SCA n'attribuent pas plus de marchés à leurs entreprises liées que ce que ces entreprises peuvent obtenir sur l'ensemble du secteur des travaux publics. L'Autorité note cependant une tendance à la baisse de la part attribuée à des entreprises liées depuis 2017, tendance sans doute liée à la mise en place des règles de publicité et du contrôle d'un régulateur sectoriel.

Ce rapport a permis également de faire le bilan des prérogatives de l'Autorité et des évolutions envisageables pour renforcer ou améliorer le dispositif en vigueur tant concernant le contrôle des marchés que celui des contrats de sous-concessions. Ces évolutions et ces améliorations ont été en grande partie retracées dans le rapport de la commission d'enquête du Sénat sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières, enregistré à la Présidence du Sénat le 16 septembre 2020 (cf. focus page suivante).

# Le contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

## FOCUS

### Principales recommandations de la commission d'enquête sénatoriale pour renforcer le contrôle des marchés et des contrats de sous-concession

Dans son rapport, la commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières formule plusieurs recommandations visant à renforcer le contrôle des marchés et contrats passés par les SCA.

#### Recommandations concernant le contrôle des marchés<sup>4</sup>

- Clarifier la notion de « besoins de la concession »

Les obligations de publicité et de mise en concurrence des sociétés concessionnaires sont circonscrites aux marchés passés pour les « besoins de leur concession » (articles L.122-12 et L.122-13 du code de la voirie routière). Pourtant, il n'existe aucune définition de cette notion.

Constatant qu'« une interprétation restrictive de la notion de « besoins de la concession » risquerait [...] de réduire le périmètre de contrôle de l'ART et remettrait en cause certaines missions essentielles du régulateur », la commission d'enquête estime qu'il est « urgent de prévoir une modification législative ou réglementaire (le cas échéant via une procédure de réglementation déléguée) pour clarifier cette notion ».

- Prévoir des sanctions en cas de méconnaissance des obligations de transmission des projets de marchés des SCA à l'ART

Afin de renforcer la capacité de l'Autorité d'exercer un recours en cas de violation des obligations de publicité et de mise en concurrence par les SCA, le rapport de la commission d'enquête sénatoriale propose une modification de l'article L.1264-8 du code des transports pour permettre à l'Autorité de sanctionner a posteriori la méconnaissance, par les SCA, de leurs obligations de transmission des marchés à l'ART.

- Clarifier les modalités de publication des projets d'investissements à cinq ans des SCA

Dans un souci de transparence et conformément au 1<sup>o</sup> du IV de l'article R.122-31 du code de la voirie routière, la programmation de l'ensemble des investissements prévus pour les cinq années à venir doit être publiée sur le profil d'acheteur des SCA qui ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs.

Aucun formalisme particulier n'est imposé aux SCA en ce qui concerne cette programmation, si bien que le niveau de précision dépend de leur seule initiative. La commission d'enquête sénatoriale propose donc de « préciser par voie réglementaire les informations minimales concernant la programmation des investissements à cinq ans qui doivent figurer sur le profil acheteur de chaque SCA ».

<sup>4</sup> Cf. Tome I du rapport n° 709 enregistré à la Présidence du Sénat le 16 septembre 2020 fait au nom de la commission d'enquête sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières par M. Éric Jeansannetas (président) et M. Vincent Delahaye (rapporteur), pages 233 à 235.



#### **Recommandations concernant le contrôle des contrats de sous-concession<sup>5</sup>**

- Prévoir un suivi régulier des prix réels des carburants par les SCA

Le contrôle de la mise en œuvre réelle des engagements contractuels en matière de modération tarifaire dépend du suivi que la SCA est susceptible de réaliser auprès de son sous-concessionnaire et, en cas de manquement, de l'application de sanctions suffisamment dissuasives par celle-ci, sous réserve que de telles clauses aient été prévues dans le contrat passé avec l'exploitant de l'aire de service.

Afin de s'assurer de l'effectivité du respect des engagements de modération tarifaire des exploitants des aires de service vis-à-vis des usagers, un bilan régulier (semestriel ou annuel) des prix réels appliqués par catégorie de carburant par rapport aux engagements de modération tarifaire et des sanctions appliquées en cas de manquement pourrait être transmis conjointement aux services de l'État et à l'ART par la SCA. Selon la commission d'enquête sénatoriale, l'ART pourrait, à son tour, effectuer un contrôle de deuxième niveau, assorti d'un pouvoir de sanction en cas de manquement de la SCA à son devoir de contrôle.

- Autoriser l'ART à collecter toutes données utiles auprès des sous-concessionnaires

La collecte d'informations auprès des sous-concessionnaires revêt des enjeux importants pour l'ART notamment pour apprécier, à partir des données financières et comptables, si la durée des contrats n'excède pas le temps raisonnablement escompté par l'exploitant pour qu'il amortisse ses investissements. La commission recommande donc d'autoriser l'ART à collecter toutes données utiles auprès des sous-concessionnaires.

<sup>5</sup> Ibid., pages 237 à 239.

# Le contrôle des marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes

## Proposition d'une liste des marchés exclus des obligations de publicité et de mise en concurrence



L'article 163 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités ayant ajouté une nouvelle catégorie d'exceptions aux obligations de publicité et de mise en concurrence applicables aux SCA à capitaux majoritairement privés, les marchés de fournitures ou de services ne présentant pas un lien direct et spécifique avec les missions qui ont été déléguées au concessionnaire conformément à l'article L.122-4 du code de la voirie routière ne seront plus soumis aux procédures particulières de passation définies à la section 4 du chapitre II du titre II du même code.

Pour être exclu des obligations de publicité et de mise en concurrence, un marché devra être, d'une part, sans lien direct et spécifique avec les missions déléguées au concessionnaire et, d'autre part, sans impact sur le bon fonctionnement concurrentiel des secteurs concernés. À l'inverse, les marchés en lien direct et spécifique avec les missions déléguées au concessionnaire ou ayant un impact sur le bon fonctionnement des secteurs concernés demeurent soumis aux obligations de publicité et de mise en concurrence.

Le mécanisme prévu par l'article L.122-12 2° bis du code de la voirie routière pour fixer la liste des marchés exclus des obligations de publicité et de mise en concurrence prévoit deux étapes préalables avant la prise de l'arrêté. L'Autorité est ainsi chargée de proposer aux ministres chargés de l'économie et des transports la liste des marchés dispensés des obligations de publicité et de mise en concurrence, après avoir saisi, pour avis, l'Autorité de la concurrence.

En s'appuyant sur plusieurs échanges avec les parties prenantes ainsi que sur une consultation des SCA, l'Autorité a élaboré un projet de liste proposant d'exclure la plupart des marchés de fournitures et services passés par les SCA, à l'exception, notamment, des marchés de fourniture de carburant à destination des usagers sur les aires de service, des marchés de maîtrise d'œuvre et d'études amont et, enfin, des marchés de fournitures et de services utiles à l'exploitation de l'ouvrage.

L'ART a saisi l'Autorité de la concurrence pour avis sur ce projet de liste le 18 décembre 2020.





The background image shows a wide highway curving through a lush green landscape. On the left, there's a grassy hillside with a few small trees and some utility poles with wires. On the right, there's a dense forest of green and yellow autumn trees. The sky is filled with large, billowing clouds, with bright sunlight breaking through in several places, creating a dramatic and warm atmosphere.

# La régulation du marché de transport par autocar

# 04

## La régulation du marché de transport par autocar

L'Autorité adopte  
sa stratégie de  
contrôle pour  
recentrer son  
action sur les  
aménagements  
d'intérêt supérieur  
pour les opérateurs  
de SLO.

La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 est venue interrompre brutalement la progression continue des services librement organisés de transport par autocar. Elle fait suite à une année 2019 au cours de laquelle le marché avait atteint son plus haut niveau depuis cinq ans.

Afin de concourir à l'exercice d'une concurrence effective sur le marché du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar au bénéfice des usagers des services de transport, l'Autorité adapte sa stratégie de contrôle pour recentrer son action sur les aménagements d'intérêt supérieur pour les opérateurs de services librement organisés (SLO).

# Chiffres clés

du secteur en

## 2019

### • RÉSEAU •

**10**

opérateurs à fin 2019  
dont 2 opérateurs  
d'envergure nationale

**320**

villes  
desservies

(- 3 % sur un an)

**384**

aménagements  
desservis dont  
141 inscrits au registre  
(+ 2 sur un an)

### • OFFRE ET DEMANDE •



**112 millions**  
d'autocars.km  
(stable)

**2 381**

liaisons commercialisées  
(+ 5 % sur un an)

**839**

départs quotidiens  
(+ 1 % sur un an)

**[10,3 millions ;  
11,3 millions]\***  
de passagers transportés  
(en hausse)

**[2,9 milliards ;  
3,2 milliards]\***  
de passagers.km  
(en hausse)

**[132 M€ ; 148 M€]\***  
de chiffre d'affaires  
(en hausse)

**4,60 € HT**  
de recette  
par passager.km  
(- 6 % sur un an)

**13 € HT**  
de recette par passager pour  
un trajet moyen de 283 km  
(en baisse de 11 % sur un an)

**2 943 ETP**  
(+ 374 sur un an)

**25 g**  
d'équivalent CO<sub>2</sub>  
par passager.km  
(équivalent aux rejets des passagers TER)



\* Voir note 1, page 118.

# Le marché du transport routier de voyageurs

La loi n°2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques confie à l'Autorité une mission générale d'observation du marché. L'Autorité a publié en 2020 la sixième édition de son rapport annuel consacré au marché du transport interurbain de voyageurs par autocar librement organisé (SLO) ainsi qu'aux gares routières.



## Une stabilisation de l'offre du transport routier librement organisé en 2019

Depuis le second semestre 2019, le marché national du transport routier de voyageurs en services librement organisés (SLO) est dominé par un duopole, seuls deux opérateurs opérant un réseau national : FlixBus et BlaBlaBus.

La prospection de nouvelles villes desservies par les autocars SLO depuis la libéralisation du marché marque une pause en 2019. Au total, 320 villes françaises ont été desservies par les

opérateurs SLO pendant au moins un trimestre au cours de l'année 2019 ; 73 villes, concentrant 88 % de la fréquentation totale en 2019, ont été desservies tous les trimestres depuis la libéralisation du marché en 2015.

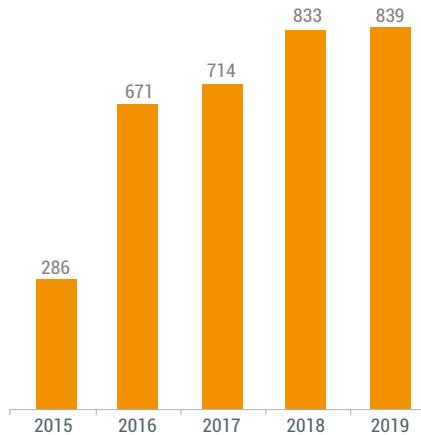
La saisonnalité de l'offre SLO est désormais bien caractérisée par un pic d'offre au 3<sup>ème</sup> trimestre et une période relativement plus creuse au 4<sup>ème</sup> trimestre.

Les opérateurs SLO ont commercialisé 2381 liaisons en 2019, soit 5 % de plus qu'en 2018. Cette expansion est la plus faible depuis 2016. Les liaisons concurrencées ne concentrent plus que 84 % de la fréquentation totale au second semestre 2019, en baisse de plus de deux points par rapport au premier semestre et à l'année 2018. La concentration du marché entre deux opérateurs a donc réduit la part de voyageurs bénéficiant d'offres en concurrence.

Après les nettes hausses du nombre de départs quotidiens de cars SLO des années précédentes, la fréquence de l'offre reste stable en 2019; 69 % des liaisons commercialisées ne sont pas opérées quotidiennement et 1 % des liaisons voient plus de 10 allers-retours ou plus par jour.

Avec 112 millions d'autocars.km, la distance totale parcourue en 2019 par les autocars est en légère baisse par rapport à 2018. Les autocars FlixBus et Eurolines ont parcouru 65 % de cette distance, en recul de quatre points sur un an. En parallèle, l'offre de BlaBlaBus et Ouibus représente en 2019 34 % des autocars.km, soit trois points de plus qu'en 2018.

**Nombre de départs quotidiens des SLO**



Source : ART



# Le marché du transport routier de voyageurs

## Une fréquentation en hausse marquée

La fréquentation a fortement progressé en 2019, s'établissant entre 10,3 et 11,3 millions de voyageurs<sup>1</sup>, soit au moins 1,4 million de passagers supplémentaires en un an. La hausse de la demande est observée sur toutes les catégories de liaisons (radiales ou transversales). Cette croissance s'explique par les offres promotionnelles des opérateurs principaux qui ont stimulé la demande au cours de la première moitié de l'année et par des reports modaux provoqués par les grèves du mois de décembre dans le transport ferroviaire.

Les dix liaisons les plus fréquentées en 2019 représentent 8 % de l'offre de départs et concentrent 30 % du nombre de passagers ainsi que 29 % du chiffre d'affaires. En tenant compte des voyageurs sur les lignes internationales, ce sont entre 14 et 15,4 millions de passagers<sup>1</sup> qui ont été transportés en 2019 (contre 12,4 millions en 2018) sur l'ensemble du périmètre des liaisons SLO. Depuis l'ouverture du marché en août 2015, plus de 30 millions de voyageurs ont été transportés par les autocars SLO sur les liaisons domestiques et en cabotage.

**“ En 2019, près d'un million de passagers a voyagé sur les liaisons de 100 km ou moins. ”**



La fréquentation totale sur les liaisons de 100 km ou moins a représenté 2,6 % de la demande de SLO en 2019 (contre 2,4 % en 2018) et généré plus de 6 % des recettes totales. Ainsi, le marché des SLO est particulièrement dynamique et rémunérateur sur le segment des liaisons de 100 km ou moins. En 2019, près d'un million de passagers a voyagé sur les liaisons de 100 km ou moins. En 2019, 68 % des passagers des SLO sur les liaisons de 100 km ou moins, soit plus de 600 000 passagers, ont transité par un aéroport.

<sup>1</sup> La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3<sup>ème</sup> trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes d'occultation pour les données relatives à la fréquentation globale et pour les données qui sont liées à la fréquentation.

## Une qualité de service comparable aux services ferroviaires concurrents

Sur 330 000 trajets autocars programmés en 2019, 2 700 ont été annulés.

En 2019, 12 % des autocars sont arrivés à leur terminus avec un retard d'au moins 15 minutes, soit le même niveau qu'en 2018. Si le niveau de ponctualité des lignes domestiques recule en 2019 (11,7 % de trajets en retard contre 11,2 % en 2018), il s'améliore pour les lignes internationales ayant un point de départ ou d'arrivée en France (13,3 % en 2019 contre 16,3 % en 2018). À titre de comparaison, le taux de retard est de 18 % pour les trains internationaux et varie de 11 % à 16 % pour les trains domestiques (TGV et Intercités).

## Une recette totale en progression

Le taux d'occupation global des autocars s'établissait à 57,8 % en 2018. En 2019, il est en progression du fait d'une fréquentation en hausse et d'une offre relativement stable, atteint plus de 62 % au premier semestre et se situe entre 58 et 70 %<sup>2</sup> au second semestre.

La recette moyenne pour 100 km s'établit à 4,60 euros par passager, en baisse de 6 % par rapport à 2018 du fait des actions promotionnelles de début d'année.

L'ensemble des opérateurs a dégagé un chiffre d'affaires en hausse par rapport à 2018, compris entre 132 et 148 millions d'euros en 2019.



## Une augmentation du taux d'occupation réduisant les rejets de CO<sub>2</sub> par passager.km

Avec un effectif global de 2 943 employés (en équivalent temps plein), dont 89 % de conducteurs, les opérateurs SLO ont employé 380 ETP supplémentaires. Cela représente 3 % de l'emploi du secteur (qui s'établit à 102 000 ETP selon le rapport d'activité de la FNTV en 2019).

Avec un kilométrage parcouru et donc des émissions globales relativement stables, associés à une forte augmentation de la fréquentation, on constate une réduction de 28 % des émissions en équivalent CO<sub>2</sub> par passager.km entre 2016 et 2019.

<sup>2</sup> La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3<sup>ème</sup> trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes d'occultation pour les données relatives à la fréquentation globale et pour les données qui sont liées à la fréquentation.

# Le marché du transport routier de voyageurs

## Une forte concurrence modale des services ferroviaires, notamment à grande vitesse

En 2019, 31 % des liaisons SLO sont aussi opérées par au moins un autre service de transport interurbain terrestre<sup>3</sup>, contre 35 % en 2018.

Les services ferroviaires dans leur ensemble proposent une offre alternative pour 30 % des liaisons et 82 % de la fréquentation. Le TGV reste ainsi la principale alternative au SLO (opérant en parallèle sur 19 % des liaisons représentant 68 % de la fréquentation). En revanche, le car régional n'est pas réellement une alternative modale aux autocars SLO puisque seules 36 des 2 381 liaisons opérées par un SLO en 2019 le sont également par un car régional.

Sur les liaisons opérées sans concurrence, la recette moyenne par passager pour 100 km est de 5,13 euros, contre 4,57 euros sur le total des liaisons SLO avec et sans concurrence intermodale. Cette différence s'explique en partie par la pression concurrentielle exercée par les autres modes.

### FOCUS

À partir de la fin du premier trimestre 2020, le secteur des autocars SLO est fortement touché par les effets de la crise sanitaire

L'Autorité rendra compte, précisément, des effets de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 sur le secteur des autocars SLO dans le cadre de son rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières en France en 2020. De premiers éléments peuvent toutefois d'ores et déjà être présentés sur ce volet dans ce rapport d'activité.

À la fin d'un premier trimestre 2020 s'inscrivant dans la continuité de l'année 2019, la quasi-totalité des opérateurs a dû interrompre les circulations commerciales le 17 mars, au début de la période de confinement. Entre 2 et 2,5 millions de passagers<sup>4</sup> ont été transportés au 1<sup>er</sup> trimestre 2020, un chiffre comparable à celui du 1<sup>er</sup> trimestre 2019. Les conséquences des grèves de la SNCF au mois de janvier ont ainsi contrebalancé l'arrêt de l'activité fin mars. Seuls quatre opérateurs ont repris une activité à la toute fin du 2<sup>ème</sup> trimestre 2020. Les deux opérateurs disposant d'un réseau national, BlaBlaBus et FlixBus, ont repris leur activité respectivement le 24 juin et le 18 juin. Au redémarrage, les opérateurs BlaBlaBus et FlixBus ont concentré leur activité sur une partie limitée de leurs réseaux respectifs et ont opéré moins de 30 % des liaisons qu'ils avaient proposées l'année précédente. La densité du réseau est ainsi directement impactée par la variation du nombre de liaisons.



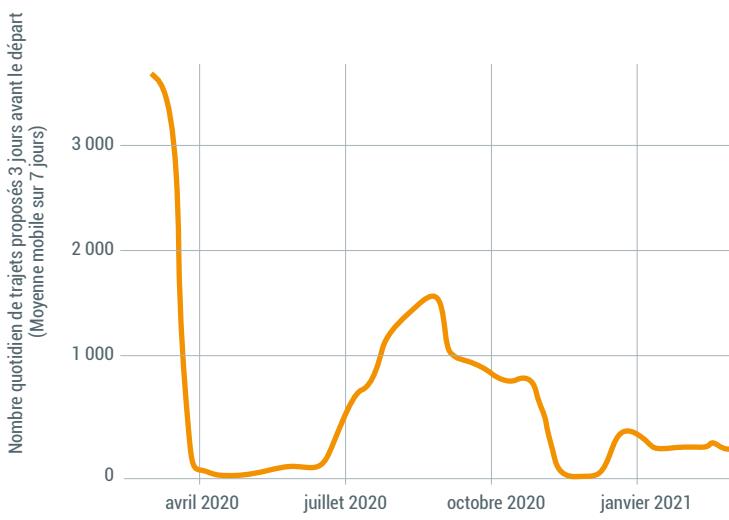
<sup>3</sup> Incluant les cars régionaux et TER, ainsi que les trains Intercités, TER, TGV et Ouigo.

<sup>4</sup> La réduction à deux du nombre d'opérateurs nationaux à partir du 3<sup>ème</sup> trimestre 2019 a imposé, afin de respecter le secret des affaires, d'établir des fourchettes d'occultation pour les données relatives à la fréquentation globale et pour les données qui sont liées à la fréquentation, voir la partie « Avertissement » au début du rapport sur le marché autocar 2019.

“ À la fin d'un premier trimestre 2020 s'inscrivant dans la continuité de l'année 2019, la quasi-totalité des opérateurs a dû interrompre les circulations commerciales le 17 mars, au début de la période de confinement. ”



#### Offre de transport des autocars SLO



Sur les quelques jours exploités au 2<sup>ème</sup> trimestre, le nombre de départs quotidiens observé sur la période effective d'exploitation des opérateurs s'élève à 113, moins que le niveau observé lors de l'ouverture du marché en 2015, indiquant une reprise lente de l'offre de transport sur cette période pour le mode autocar. Dans le cadre de l'observation des offres de marché réalisée par l'Autorité, mesurée dans le graphique ci-contre par l'évolution de la moyenne hebdomadaire du nombre de voyages quotidiens proposés à la vente trois jours avant le départ sur un panel de 70 liaisons, il est constaté que le trafic a progressivement repris au cours du 3<sup>ème</sup> trimestre, sans retrouver son niveau du début d'année, et semble stagner ou décroître depuis fin août, avant un arrêt quasi-total dû au second confinement du 29 octobre. La reprise s'effectue de façon limitée avec un seul opérateur à partir du 17 décembre 2020.

# Vers une stabilisation du nombre de liaisons commercialisables de 100 kilomètres ou moins



Le code des transports, notamment ses articles L.3114-17 et suivants, autorise les services librement organisés de transport régulier de voyageurs par autocar, en instaurant toutefois un encadrement particulier pour les liaisons de 100 kilomètres ou moins. Si la crise sanitaire a entraîné une chute du nombre de déclarations de ces liaisons en 2020, il n'en demeure pas moins que le nombre de liaisons de 100 km ou moins commercialisables reste stable.

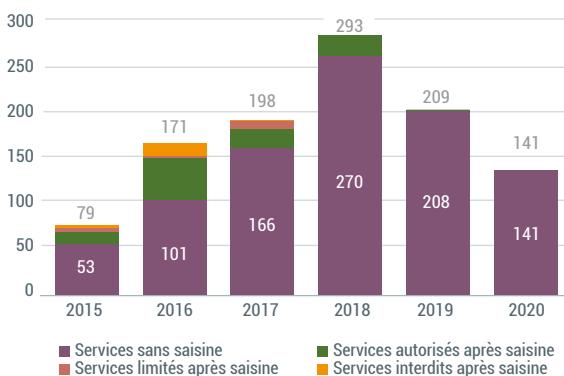
L'exploitation de services de transport par autocar librement organisés sur ces liaisons est soumise à une déclaration préalable de l'opérateur et peut, à la demande d'une autorité organisatrice des transports (AOT) et sous réserve d'un avis conforme de l'Autorité, faire l'objet d'une interdiction ou d'une limitation.

En 2020, 141 déclarations de services librement organisés sur des liaisons de 100 km ou moins ont été faites auprès de l'Autorité, contre 209 l'année précédente. La diminution du nombre de déclarations par rapport aux années précédentes (- 51,9 % par rapport à 2018) s'explique notamment par l'arrêt quasi-total de l'activité du secteur à la suite de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19. Ces déclarations ont concerné 83 liaisons, dont 15 pour la première fois. Aucune de ces déclarations n'a fait l'objet d'une saisine par une AOT.

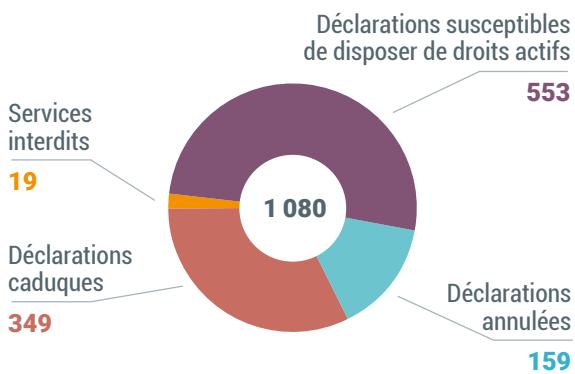


Au total, au 31 décembre 2020, 1 080 déclarations de liaisons ont été publiées par l'Autorité. Du fait des déclarations annulées, devenues caduques ou interdites, seules 553 déclarations sont susceptibles de disposer de droits de commercialisation actifs à cette même date, contre 554 l'année précédente et 537 en 2018.

#### Bilan des déclarations et des saisines entre 2015 et 2020



#### État des déclarations au 31 décembre 2020



# Le dispositif de régulation des gares routières



## Le registre: adapter la stratégie de suivi de l'Autorité pour mieux réguler le marché du transport interurbain par autocar

Afin de concourir à l'exercice d'une concurrence effective sur le marché du transport régulier interurbain de voyageurs par autocar au bénéfice des usagers des services de transport, l'Autorité tient, depuis 2016, un registre public des gares routières et autres aménagements de transport routier qui informe les transporteurs sur les infrastructures de transport routier qu'ils peuvent desservir.

Pour renforcer sa connaissance du marché du transport par autocar, l'Autorité a dressé, en 2020, un panorama des aménagements de transport routier interurbain en France. Ce travail lui a permis d'adapter sa stratégie de contrôle pour recentrer son action sur les aménagements d'intérêt supérieur pour les opérateurs de SLO.

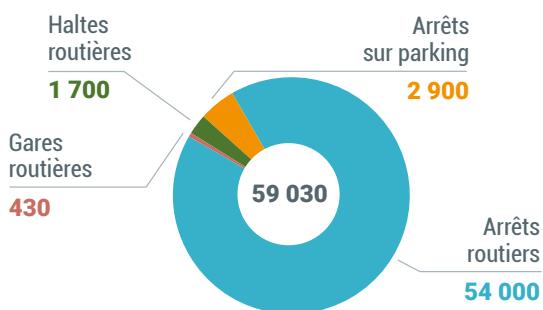


Le registre des aménagements de transport routier interurbain recensait 316 inscriptions au 31 décembre 2020. Ce registre informe sur la localisation ainsi que sur les caractéristiques essentielles de ces infrastructures. Il identifie pour chacun de ces aménagements un exploitant et renseigne également sur la procédure à suivre pour solliciter auprès de ce dernier un droit d'accès. Si l'Autorité s'attache à fournir l'information la plus exhaustive possible, recenser l'ensemble des aménagements routiers n'est pas envisageable en pratique.

En effet, au total, il existe plus de 59 000 aménagements de transport routier interurbain en France. Près de 54 000 sont de simples arrêts de bus aménagés en bordure de la chaussée (arrêts routiers) offrant très peu de services. Les 8,5 % restant sont des infrastructures plus complexes: haltes routières, arrêts sur parc de stationnement et gares routières.

De fait, l'essentiel de ces aménagements n'est utilisé que par des services conventionnés. Si moins de 1% des aménagements sont desservis par les SLO, la majorité de leurs mouvements s'effectuent au sein des infrastructures les plus complexes, notamment les gares routières situées au sein d'une grande agglomération.

#### Aménagements de transport routier interurbain en France



# Le dispositif de régulation des gares routières

Dans ce contexte, afin de concentrer son action sur l'inscription des aménagements de transport routier d'intérêt supérieur pour les transpor-

teurs, l'Autorité a adopté une stratégie opérationnelle de suivi du registre qui repose sur trois critères :



Le type de l'aménagement de transport routier



L'intérêt manifesté par les SLO



La situation géographique

L'Autorité concentre ainsi son action sur :

Les infrastructures les plus complexes, notamment les gares routières.

Les aménagements de transport routier desservis par les SLO.

Les infrastructures situées dans les aires urbanisées.



En 2020, forte d'une plus fine connaissance du secteur, l'Autorité a adopté deux décisions relatives aux aménagements de transport routier : la décision n°2020-068 du 15 octobre 2020 relative à la tenue du registre des gares routières et autres aménagements de transport routier qui a abrogé la décision n°2017-125 et la décision n°2020-007 du 23 janvier 2020 relative à la transmission d'informations par les exploitants de ces aménagements, qui a abrogé la décision n°2017-126 du 4 décembre 2017.

Par sa décision n°2020-068 du 15 octobre 2020, l'Autorité a fait évoluer le périmètre des aménagements à inscrire au registre afin de libérer les exploitants de l'obligation d'y inscrire les arrêts routiers exclusivement destinés aux services urbains ou scolaires. La décision n°2020-007 a, pour sa part, permis d'adapter les modalités pratiques de la collecte aux contraintes des exploitants.

## FOCUS

### La décision n° 2020-068 du 15 octobre 2020 relative au registre

Sont assujettis à l'obligation de déclaration au registre les aménagements relevant de l'article L. 3114-1 du code des transports à l'exclusion « des aménagements consistant en un ou plusieurs emplacements d'arrêt situés sur la chaussée ou en évitement, et destinés aux seuls services de transport conventionnés urbains ou scolaires en application d'un arrêté de police de la circulation et du stationnement ».

#### Périmètre des aménagements concernés par l'obligation de déclaration au registre

	Gare routière	Arrêt sur parc de stationnement	Halte routière	Arrêt routier
Aménagements destinés aux services conventionnés urbains ou scolaires en application d'un arrêté de police de la circulation et du stationnement				
Aménagements n'ayant pas fait l'objet d'un arrêté de police de la circulation du stationnement				

## FOCUS

### La décision n° 2020-007 du 23 janvier 2020 relative à la transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers

Les exploitants des aménagements inscrits au registre doivent désormais transmettre avant le 1<sup>er</sup> septembre de chaque année, les informations financières et de fréquentation de l'aménagement déclaré pour l'année N-1, ainsi que les investissements initiés entre le 1<sup>er</sup> janvier de l'année N-8 et le 31 décembre de l'année N-2 dont cet aménagement a fait l'objet le cas échéant.

# Le dispositif de régulation des gares routières

## Le contrôle des règles d'accès aux gares routières

**L'Autorité est chargée de contrôler les règles d'accès que les exploitants des gares routières soumises à régulation sont tenus d'édicter.**

Dans le cadre de cette mission, l'Autorité s'assure que ces règles sont objectives, transparentes, et non discriminatoires. Les prescriptions applicables pour mettre en œuvre ces principes lors de l'élaboration des règles d'accès ont été précisées par la décision de l'Autorité n°2017-116 du 4 octobre 2017.

À l'exception du Mont-Saint-Michel (voir ci-après), les exploitants des 92 aménagements régulés recensés par l'Autorité se sont conformés à l'obligation de définir des règles d'accès. 9 d'entre elles ont été notifiées à l'Autorité durant l'année 2020. À la fin

de l'année 2020, la situation vis-à-vis de cette obligation de définir des règles d'accès était encore indéterminée pour 7 autres aménagements nouvellement inscrits au registre.

Par ailleurs, l'Autorité poursuit les échanges avec les exploitants de 25 aménagements pour obtenir la mise en conformité de leurs règles d'accès avec le code des transports et la décision n°2017-116 du 4 octobre 2017. Les problématiques les plus couramment rencontrées concernent la gestion de la saturation de l'aménagement et la tarification. Sous réserve d'une analyse plus approfondie qui pourrait être menée par l'Autorité, les 66 autres aménagements régulés sont dotés de règles d'accès conformes.



Nombre d'aménagements au 31/12/N :	2020	2019
... régulés, dotés de règles d'accès conformes	66	54
... régulés, dotés de règles d'accès en discussion	25	36
TOTAL régulés, dotés de règles d'accès	91	90
... régulés, sans règles d'accès	1	2
... en situation indéterminée vis-à-vis de la régulation <i>(récemment inscrits au registre)</i>	7	0

## Le recours de FlixBus contre l'exploitant de l'aménagement du Mont-Saint-Michel

La société FlixBus France a saisi l'Autorité, le 28 août 2019, d'une demande de règlement de différend portant sur le tarif d'accès à la poche P7 du parking du Mont-Saint-Michel. FlixBus France demandait qu'il soit enjoint à Transdev Mont-Saint-Michel, la société exploitant l'aménagement, de fixer le tarif d'accès à 5 euros TTC.

**À l'occasion du recours de FlixBus contre l'exploitant de l'aménagement du Mont-Saint-Michel, l'Autorité a précisé sa doctrine.**

Lorsque FlixBus a introduit sa demande de règlement de différend, le tarif d'accès à l'aménagement de transport routier du Mont-Saint-Michel pour une durée inférieure à 30 minutes était de 23 euros TTC en basse saison et de 32 euros TTC en haute saison.

Par la décision n°2020-042 du 16 juillet 2020, l'Autorité a enjoint à la société Transdev Mont-Saint-Michel de fixer le tarif d'accès à l'aménagement de transport routier du Mont-Saint-Michel pour une durée inférieure à 30 minutes à 11,44 euros TTC.

L'instruction de cette demande de règlement de différend a conduit l'Autorité à répondre à un certain nombre de questions juridiques, économiques et financières, mais aussi à mettre en œuvre une méthode d'analyse statistique permettant d'identifier, parmi les caractéristiques des gares routières (présence de personnel sur site, taille de l'aménagement, accès à une salle d'attente ou encore à des toilettes), les facteurs les plus explicatifs de la variation des tarifs (voir focus page suivante).

La demande de règlement de différend de FlixBus était motivée par un défaut d'objectivité des tarifs d'accès.

La société Transdev Mont-Saint-Michel gère à la fois le parking dit « de la Caserne » et le système de transport par navette jusqu'au Mont-Saint-Michel. La poche P7 du parking, destinée à l'accueil des autocars, est desservie par les services librement organisés depuis mars 2016.

Le coût des navettes entre le parking et le Mont-Saint-Michel étant couvert notamment par le tarif de l'accès à la poche P7 du parking, il est apparu que cette tarification n'était pas objective. En effet, en application des articles L.3114-6 du code des transports et 22 de la décision n°2017-116 de l'Autorité, une tarification qui couvre d'autres charges que celles exclusivement liées à l'exploitation et à la maintenance des infrastructures et des équipements de l'aménagement de transport routier porte atteinte au principe d'objectivité.

**La mise en œuvre de la décision constitue un premier pas vers la mise en conformité.**

La société Transdev Mont-Saint-Michel s'est conformée à la décision de l'Autorité dans le délai de 15 jours imparti par l'Autorité. Pourachever sa mise en conformité avec le code des transports et les décisions réglementaires de l'Autorité, l'exploitant dotera l'aménagement de règles d'accès dans les meilleurs délais.

## Le dispositif de régulation des gares routières

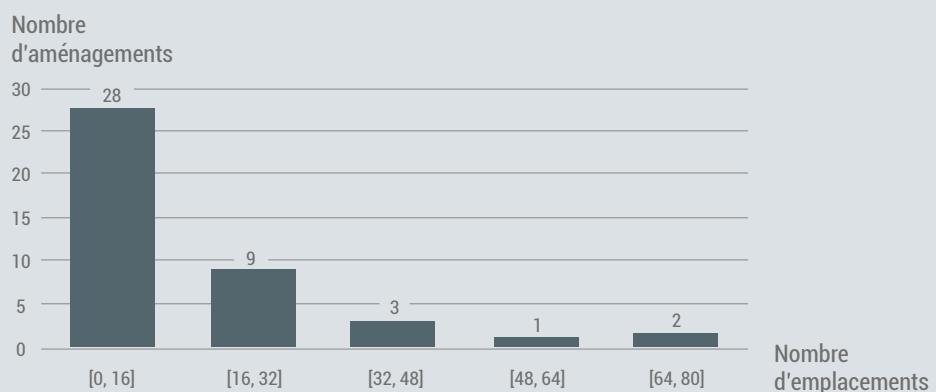


### Fixation du tarif d'accès à l'aménagement de transport routier du Mont-Saint-Michel

Le tarif fixé par l'Autorité s'appuie sur une analyse économétrique portant sur un sous-ensemble de 43 aménagements.

Plusieurs modèles ont été testés afin de déterminer les caractéristiques qui constituent les principaux déterminants du tarif d'accès.

Taille des 43 aménagements de l'échantillon



Variation du tarif en fonction de la taille de l'aménagement (€ TTC/toucher)

**Aménagements de petite taille**  
(< 50 emplacements)



**4,82 €/toucher**

**Aménagements de grande taille**  
(> 50 emplacements)



**11,44 €/toucher**

Variation du tarif en fonction de la qualité de service<sup>5</sup> de l'aménagement (€ TTC/toucher)

**Aménagements de bas niveau de qualité de service**



**3,73 €/toucher**

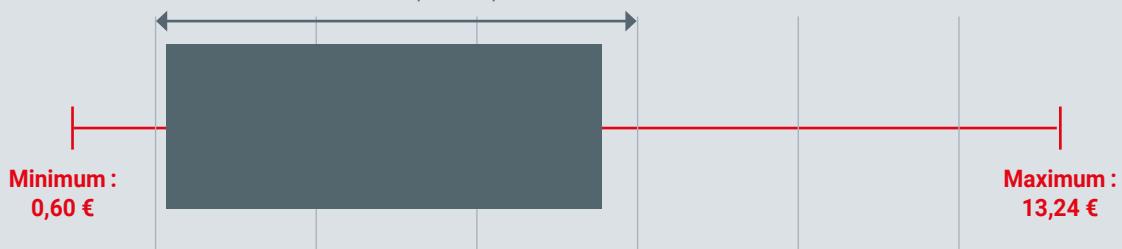
**Aménagements de haut niveau de qualité de service**



**6,19 €/toucher**

Fourchette des tarifs constatés (€/toucher)

50 % des tarifs observés se situent entre 2,1 € et 7,50 €



<sup>5</sup> La qualité de service est de haut niveau si l'aménagement dispose (i) de personnel sur le site, (ii) de toilettes voyageurs et (iii) d'une salle d'attente voyageurs ou d'une salle de repos conducteurs.

La régulation  
des redevances  
aéroportuaires



# 05

## La régulation des redevances aéroportuaires



Afin d'exercer ses nouvelles missions, l'Autorité a fait le choix de s'inscrire dans une démarche de consultation des acteurs pour élaborer un cadre méthodologique robuste et concerté.

L'Autorité est compétente pour les aérodromes dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes ainsi que pour les systèmes d'aérodromes dont un aérodrome a dépassé ce seuil sur cette même période. Sont ainsi concernés pour l'année 2020 les aérodromes suivants : Bâle-Mulhouse ; Bordeaux-Mérignac ; Lyon-Saint-Exupéry et Lyon-Bron ; Marseille-Provence ; Nantes-Atlantique ; Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu ; Paris-Charles-de-Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget ; Toulouse-Blagnac.

Le secteur du transport aérien a été directement et durement touché par la crise sanitaire. En 2020, le trafic passagers a diminué de plus de 65 % par rapport à 2019. C'est dans ce contexte inédit que l'Autorité exerce sa première année de régulation dans le secteur aéroportuaire. Afin d'accomplir au mieux les nouvelles missions qui lui ont été confiées, l'Autorité a fait le choix de s'inscrire dans une démarche de consultation des acteurs pour élaborer un cadre méthodologique robuste et concerté. Dans le cadre de ces différents travaux et échanges, l'Autorité a ainsi pu commencer à construire sa doctrine concernant la régulation du secteur aéroportuaire et ses spécificités.

# Chiffres clés d'une première année de régulation

Compétente depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2019,  
l'Autorité a été saisie de :

10

demandes d'homologation  
des tarifs des redevances  
aéroportuaires

1

demande d'avis de cadrage  
sur le niveau de CMPC\*  
à retenir dans le cadre  
d'un contrat de régulation  
économique (CRE)

3

plaintes d'usagers ou  
représentants d'usagers dans  
le cadre de son pouvoir de  
poursuivre, voire de sanctionner,  
des manquements identifiés



\* CMPC : coût moyen pondéré du capital

Au titre de l'année 2020:

**11**

avis et décisions  
adoptés par l'Autorité

**2**

consultations publiques  
menées par l'Autorité

**45**

auditions réalisées  
par l'Autorité





# Une stabilisation du cadre de compétences de l'Autorité dans un contexte marqué par une chute sans précedent des trafics

En 2020, l'Autorité a exercé ses missions dans un contexte marqué par une chute des trafics sans précédent qui a bouleversé l'ensemble du secteur.



En réponse à la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, de nombreux États dans le monde ont établi un confinement strict des populations et décidé la fermeture de leurs frontières. Le secteur du transport aérien a été directement et durement touché.

Sur l'ensemble de l'année 2020, selon l'Association internationale du transport aérien (IATA)<sup>1</sup>, le trafic passagers a diminué de 65,9 % par rapport à 2019. L'Europe a été particulièrement affectée, avec une baisse du trafic de 69,9 % sur un an et de 82,2 % sur le seul mois de décembre 2020, conséquence de la seconde vague épidémique. Selon des projections d'Eurocontrol publiées en novembre 2020, au niveau mondial, le transport aérien ne devrait pas retrouver son niveau de trafic d'avant-crise avant au moins 2024, hypothèse « haute » s'appuyant sur la disponibilité d'un vaccin pour l'ensemble des passagers d'ici l'été 2021<sup>2</sup>. Sans exception avec les baisses de trafic constatées aux niveaux mondial et européen, les aérodromes relevant du champ de compétence de l'Autorité ont ainsi vu leurs trafics baisser en moyenne de près de 69 % entre les années 2019 et 2020.

Du fait de cette réduction importante du trafic des aéroports français, sans modification du cadre juridique, l'Autorité aurait perdu sa compétence, dès le 1<sup>er</sup> janvier 2021, pour l'ensemble des aéroports qu'elle régulait en 2020, à l'exception de ceux d'Aéroports de Paris ; elle a toutefois pu bénéficier d'une stabilisation bienvenue de son champ de compétence. L'article 10 de la loi n° 2020-1379 du 14 novembre 2020 autorisant la prorogation de l'état

d'urgence sanitaire et portant diverses mesures de gestion de la crise sanitaire a habilité le Gouvernement à légiférer par ordonnance pour adapter le champ de compétence de l'Autorité, dans le cadre de ses missions de régulateur des redevances aéroportuaires, afin de tenir compte des effets de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 sur le trafic aérien. Alors que l'Autorité était compétente pour la régulation des redevances des aéroports ou systèmes d'aéroports dont le trafic de la dernière année calendaire avait dépassé cinq millions de passagers, l'ordonnance n° 2020-1602 du 16 décembre 2020 relative au régulateur des redevances aéroportuaires a donné compétence à l'Autorité pour les aéroports ou systèmes d'aéroports dont le trafic annuel a dépassé cinq millions de passagers lors de l'une des cinq années civiles précédentes. Elle a ainsi permis d'assurer la stabilité de la régulation des principaux aéroports français malgré la chute temporaire du trafic.



<sup>1</sup> IATA, communiqué de presse du 3 février 2021.

<sup>2</sup> Eurocontrol, Five-year forecast, 4 novembre 2020.

# Une stabilisation du cadre de compétences de l'Autorité dans un contexte marqué par une chute sans précédent des trafics

Dans le cadre de sa mission de régulation des redevances aéroportuaires, l'Autorité (i) homologue les tarifs annuels des redevances aéroportuaires dont elle est saisie<sup>3</sup>, (ii) émet un avis conforme sur les projets de contrats de régulation économique (CRE) conclus entre les exploitants des aérodromes et l'État<sup>4</sup> et (iii) peut, à la demande du ministre

chargé de l'aviation civile, émettre un avis motivé sur le coût moyen pondéré du capital à prendre en compte dans le projet de CRE<sup>5</sup>. L'Autorité dispose également du pouvoir de fixer elle-même les tarifs et leurs modulations en l'absence d'homologation depuis plus de 24 mois<sup>6</sup>.



Lorsque l'Autorité homologue les tarifs et leurs modulations, elle s'assure<sup>7</sup> :

- que la procédure de consultation des usagers a été respectée ;
- que les tarifs et leurs modulations respectent les règles générales applicables aux redevances, qu'ils sont non discriminatoires et que leur évolution, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée ;
- lorsqu'un contrat de régulation économique a été conclu, que les conditions de l'évolution des tarifs prévues par le contrat sont respectées ;

• en l'absence de contrat de régulation économique :

- que l'exploitant d'aérodrome reçoit une juste rémunération des capitaux investis sur le périmètre d'activités régulées, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital calculé sur ce périmètre ;
- que le produit global des redevances n'excède pas le coût des services rendus.

L'Autorité dispose d'un pouvoir d'investigation et d'enquête pour l'exercice de ces missions<sup>8</sup> ainsi que d'un pouvoir de sanction des manquements identifiés<sup>9</sup>.

<sup>3</sup> Article L. 6327-1 du code des transports.

<sup>4</sup> Article L. 6327-3 du code des transports. Les contrats de régulation économique cadrent l'évolution des redevances sur cinq années.

<sup>5</sup> Article L. 6327-3 du code des transports.

<sup>6</sup> Article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile.

<sup>7</sup> Article L. 6327-2 du code des transports.

<sup>8</sup> Article L. 1264-2 du code des transports.

<sup>9</sup> Articles L. 1264-7 et suivants du code des transports.

# Des enjeux majeurs : la juste rémunération des capitaux investis et la modération tarifaire

La juste rémunération des capitaux et la modération tarifaire se sont imposés comme des enjeux majeurs de régulation des tarifs des redevances aéroportuaires.



La détermination du coût moyen pondéré du capital (CMPC) est un exercice complexe. Afin d'exercer au mieux les nouvelles missions qui lui ont été confiées dans le secteur aéroportuaire, en cohérence avec sa valeur de dialogue, l'Autorité a mis en place une démarche de consultation lors des travaux qu'elle a menés pour élaborer un cadre méthodologique robuste et concerté.

## Des enjeux majeurs : la juste rémunération des capitaux investis et la modération tarifaire



Dans ce contexte, l'Autorité a réalisé une première consultation publique en novembre 2019. Elle a également mandaté un cabinet de conseil dont les travaux ont été menés en consultant les différents acteurs du secteur et ensuite publiés sur le site internet de l'Autorité. Ces consultations ont été réalisées en vue d'appréhender les attentes spécifiques du secteur et de dégager autant que possible des consensus, sinon de trouver des points d'équilibre.

L'Autorité a été saisie en décembre 2019 par le ministre chargé de l'aviation civile, sur le fondement du III de l'article L. 6327-3 du code des transports, d'une demande d'avis de cadrage<sup>10</sup> sur le 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 (le « CRE 4 »). Dans ce cadre, il revenait à l'ART, en application de l'article R. 224-7 du code de l'aviation civile, d'indiquer le taux de CMPC lui paraissant devoir être retenu, à date, aux bornes du périmètre régulé avec une valeur minimale et une valeur maximale. Dans son avis n° 2020-017, délibéré par le collège de l'Autorité le 17 février 2020, l'Autorité a estimé que, dans les conditions de marché de l'époque, le CMPC à prendre en compte dans le cadre de l'élaboration du CRE 4 devait être compris entre 2,0 % en valeur minimale et 4,1 % en valeur maximale.

<sup>10</sup> Pour rappel, à la différence de l'avis conforme rendu par l'Autorité sur le projet de CRE, l'avis de cadrage ne porte que sur le niveau du CMPC. Il s'agit d'un éclairage de l'Autorité formulé sur la base des données existantes à ce stade de la procédure et qui ne saurait préjuger du niveau de CMPC qui serait *in fine* retenu lors de l'analyse du projet de CRE dont elle serait saisie pour avis conforme. L'évaluation du CMPC est en effet susceptible d'évoluer, notamment au regard de l'évolution potentielle des marchés et des précisions amenées par la transmission du projet de contrat et des flux financiers prévisionnels associés.

Au cas particulier d'ADP, l'Autorité n'a finalement pas été amenée à se prononcer sur le niveau de CMPC dans le cadre d'un avis conforme sur un projet de CRE en raison de l'abandon du projet de CRE 4. En effet, par un communiqué de presse du 26 mai 2020, le groupe ADP a indiqué constater « la caducité du document public de consultation du CRE 4 » et avoir décidé « de ne pas poursuivre la procédure d'élaboration du contrat initiée le 2 avril 2019 ».

**En tout état de cause, l'Autorité a souhaité, au travers de la publication de son premier avis de cadrage, externaliser un document qui soit pédagogique et élaboré sur la base d'une concertation avec les parties prenantes.** Les travaux effectués pour la préparation de cet avis de cadrage se sont en effet largement appuyés sur les consensus dégagés lors de la première consultation publique ainsi que des auditions réalisées dans le cadre de l'instruction (ADP, compagnies aériennes et leurs représentants). Il lui est donc apparu important d'expliquer les arbitrages qu'elle a été amenée à prendre lorsqu'aucun consensus n'émergeait, notamment sur les choix d'estimation de certains paramètres.

Afin de décliner cette approche dans le cadre des décisions d'homologations tarifaires annuelles et étudier les effets éventuels de la crise sanitaire sur la méthodologie retenue, l'Autorité a mené une seconde consultation publique entre juillet et septembre 2020. Il en est ressorti que les choix méthodologiques de l'Autorité, qui ont consisté à établir un calcul du CMPC sur des critères de stabilité, transparence et justesse semblent toujours pertinents lors de l'homologation de tarifs annuels en temps de crise.



# Des enjeux majeurs : la juste rémunération des capitaux investis et la modération tarifaire

Dans le contexte de la crise sanitaire et de l'effondrement des trafics et compte tenu de structures de coûts fixes des aéroports, la question de la modération tarifaire est devenue cruciale en 2020 dans le cadre des homologations tarifaires. En effet, dans le cadre de ses missions<sup>11</sup>, l'Autorité doit s'assurer que l'évolution des tarifs, par rapport aux tarifs en vigueur, est modérée. L'Autorité a été amenée à rappeler dans ses décisions que :

- la modération tarifaire n'étant pas définie par les textes actuellement en vigueur, elle s'apprécie au cas par cas en tenant compte des circonstances particulières de chaque espèce dans lesquelles l'Autorité est amenée à se prononcer. Parmi les éléments à prendre en compte figurent notamment les projets prévus sur la plate-forme, l'évolution du niveau de service rendu aux usagers, le système de caisse défini par arrêté et l'avis des usagers ;
- les décisions du juge administratif rendues en matière de redevances aéroportuaires portaient sur des niveaux de hausse compris entre 0 et 5 %, sans que ces décisions permettent de déterminer avec certitude quel niveau de hausse pourrait systématiquement être considéré comme modéré. En tout état de cause, le Conseil d'État, dans sa décision<sup>12</sup> du 31 décembre 2019, a précisé que la règle de la modération tarifaire « a pour seul objet de protéger les usagers d'une hausse excessive [des] tarifs ».



C'est notamment dans ce cadre et en tenant compte des spécificités propres à chaque aéroport que l'Autorité s'est opposée en 2020 à l'homologation des propositions tarifaires formulées par les aéroports de la Côte d'Azur<sup>13</sup>, les aéroports de Lyon<sup>14</sup> et l'aéroport de Marseille-Provence<sup>15</sup> et qu'elle a homologué les propositions tarifaires formulées par les aéroports de la Côte d'Azur<sup>16</sup> en seconde proposition, par l'aéroport de Toulouse-Blagnac<sup>17</sup>, par les aéroports de Paris<sup>18</sup> ainsi que par l'aéroport de Marseille-Provence<sup>19</sup> en seconde proposition.

**“ Dans le contexte de la crise sanitaire et de l'effondrement des trafics et compte tenu de structures de coûts fixes des aéroports, la question de la modération tarifaire est devenue cruciale en 2020 dans le cadre des homologations tarifaires. ”**

<sup>11</sup> Article L. 6327-2 du code des transports.

<sup>12</sup> CE, 31 décembre 2019, SCARA et autres, req. n° 424088.

<sup>13</sup> Décision n° 2020-045 du 30 juillet 2020.

<sup>14</sup> Décision n° 2020-085 du 22 décembre 2020 et décision n° 2021-010 du 11 février 2021.

<sup>15</sup> Décision n° 2020-087 du 28 décembre 2020.

<sup>16</sup> Décision n° 2020-060 du 17 septembre 2020.

<sup>17</sup> Décision n° 2020-063 du 29 septembre 2020.

<sup>18</sup> Décision n° 2020-083 du 17 décembre 2020.

<sup>19</sup> Décision n° 2021-011 du 11 février 2021.

# Les décisions adoptées en 2020 par l'Autorité lui ont permis de rappeler certains principes

Rappel de l'importance du rôle des consultations des usagers et de leur prise en compte par les exploitants dans les propositions tarifaires, rappel de l'ensemble indissociable formé par les tarifs et les modulations et ayant un caractère exécutoire dans les conditions fixées par le code de l'aviation civile, ou encore rappel de la nécessité de justifier toute différenciation tarifaire par des analyses des coûts d'utilisation des infrastructures, l'Autorité a tenu en 2020 à souligner dans ses décisions certains grands principes.



## Les décisions adoptées en 2020 par l'Autorité lui ont permis de rappeler certains principes

Tout d'abord, l'Autorité a rappelé l'importance du rôle des consultations des usagers et de la prise en compte par les exploitants dans les propositions tarifaires soumises à l'homologation des remarques formulées au cours de ces consultations<sup>20</sup>.

L'Autorité a également été amenée à s'assurer que tous les usagers disposaient d'une information claire et suffisante sur l'objet de la consultation et de ses modalités leur permettant de donner utilement leur opinion. Elle a ainsi été particulièrement vigilante à ce que les usagers disposent *a minima* des éléments listés par les dispositions réglementaires<sup>21</sup> pour se prononcer.

Ensuite, l'Autorité a rappelé à travers sa décision<sup>22</sup> portant sur la mise en demeure de la société Aéroports de la Côte d'Azur que les tarifs et leurs modulations forment un ensemble indissociable devenant exécutoire dans les conditions fixées par le code de l'aviation civile<sup>23</sup> et que les modulations tarifaires ne pouvaient, par conséquent, être modifiées, suspendues ou supprimées en l'absence de toute homologation par l'Autorité.

Par ailleurs, l'Autorité a pu rappeler que, lorsqu'une différenciation tarifaire était proposée par un exploitant dans sa grille soumise à l'homologation de l'Autorité, il était nécessaire que cette différenciation soit justifiée par des analyses des coûts d'utilisation des infrastructures concernées<sup>24</sup>.

L'Autorité a également précisé dans ses décisions<sup>25</sup> que la tarification des activités d'assistance en escale, autres que celles qualifiées d'infrastructure centralisée, ne peut être intégrée à des redevances aéroportuaires, ni au périmètre des activités régulées. En effet, ces services d'assistance en escale ont été libéralisés en Europe à la suite de l'adoption de la directive 96/67/CE du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté et les tarifs de ces services sont fixés librement. Par conséquent, le contrôle du montant de ces redevances ne relève pas du champ de compétence de l'Autorité.



<sup>20</sup> Voir décisions n° 2020-018 du 27 février 2020 et n° 2020-083 du 17 décembre 2020.

<sup>21</sup> IV de l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile et arrêté du 16 janvier 2012.

<sup>22</sup> Décision n° 2020-032 du 28 mai 2020.

<sup>23</sup> Article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile.

<sup>24</sup> À ce sujet, voir les différenciations tarifaires proposées par les Aéroports de Paris (décision n° 2020-083 du 17 décembre 2020), les Aéroports de Lyon (décision n° 2020-085 du 22 décembre 2020) et l'aéroport de Marseille-Provence (décision n° 2020-087 du 28 décembre 2020) sur la redevance par passager selon la destination des vols ainsi que celles proposées par les Aéroports de Lyon et l'aéroport de Marseille-Provence sur la redevance par passager pour l'utilisation d'un aérogare à service différencié.

<sup>25</sup> Voir décisions n° 2020-018 du 27 février 2020 et n° 2020-085 du 22 décembre 2020.

Enfin, l'Autorité a rappelé que, dans toutes les décisions relatives à des demandes incluant des modulations tarifaires, ces dernières doivent, conformément aux dispositions réglementaires<sup>26</sup>, être déterminées dans des conditions objectives, transparentes et non discriminatoires, que leur amplitude et, le cas échéant, leur durée d'application doivent être proportionnées à l'objectif d'intérêt général auquel elles répondent. Au cas particulier de la proposition formulée par l'aéroport de Marseille-Provence portant sur une modulation complémentaire à la modulation acoustique déjà existante, celle-ci n'a pu être acceptée en ce qu'elle avait pour effet de modifier les groupes acoustiques prévus par arrêté<sup>27</sup> et qu'une telle modification relevait de l'autorité ayant édicté l'arrêté initial, à savoir le ministre chargé de l'aviation civile. Si l'Autorité a relevé qu'une grande partie des acteurs du secteur partageait le constat selon lequel les

modulations acoustiques établies conformément à l'arrêté du 24 janvier 1956 avaient désormais, en l'absence de mise à jour de cet arrêté, perdu leur caractère incitatif, il résultait cependant de l'instruction que des travaux avaient été engagés par la direction générale de l'aviation civile pour procéder à une refonte des groupes acoustiques prévus à cet arrêté. L'Autorité ne peut que saluer cette initiative, qui devrait permettre d'assurer aux modulations acoustiques un caractère incitatif et leur application sur des bases homogènes sur tous les aérodromes.



<sup>26</sup> Article R.224-2-2 du code de l'aviation civile.

<sup>27</sup> Arrêté du 24 janvier 1956 relatif aux conditions d'établissement et de perception des redevances d'atterrissement et d'usage des dispositifs d'éclairage sur les aérodromes publics.

## FOCUS

Une clarification bienvenue du rôle de l'Autorité en matière d'allocation des actifs, produits et charges, mais qui reste encore à préciser par voie législative



Dans une décision du 28 janvier 2021, SCARA et autres, le Conseil d'État a confirmé la compétence de l'Autorité pour intervenir dans la détermination des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges aux périmètres régulé et non régulé, ayant considéré qu'en confiant au ministre « *un pouvoir de définition des règles d'allocation des actifs, produits et charges* » entre le périmètre régulé et le périmètre non régulé, ces dispositions de l'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile « *ont restreint la capacité de l'Autorité de régulation d'apprécier de manière indépendante la pertinence du niveau des redevances en cause, dans une mesure contraire aux objectifs de la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires* ».

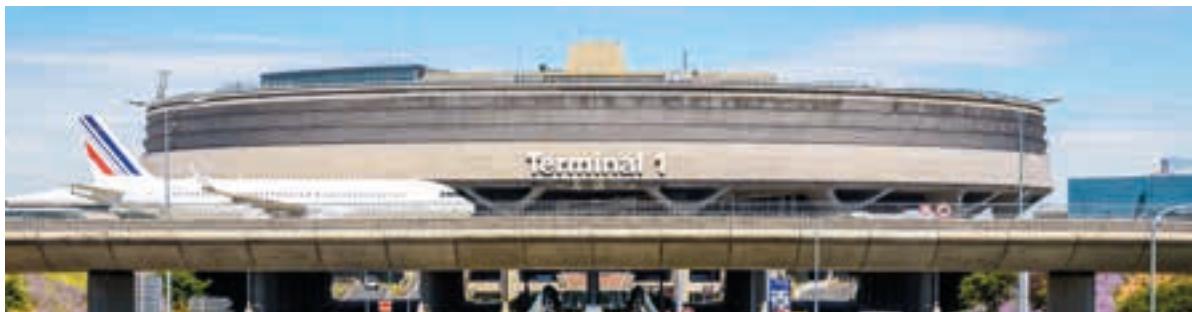
L'Autorité estime qu'une inscription, dans la loi, des compétences pour intervenir dans la détermination des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges aux périmètres régulé et non régulé qui lui sont ainsi reconnues par le Conseil d'État, à l'instar de ce qui existe dans les autres secteurs qu'elle régule, apporterait la visibilité et la clarté nécessaire aux différents acteurs. Pour ce faire, l'Autorité appelle de ses vœux un dispositif intégrant une disposition législative permettant à l'Autorité de déterminer, par une décision publiée au Journal officiel de la République française, les principes et leurs modalités d'application auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre régulé et entre les activités relevant de ce périmètre.

Par ailleurs, à l'instar également de ce qui est prévu dans les autres secteurs qu'elle régule, et afin de permettre un exercice plus efficace de ses missions, l'Autorité estime souhaitable que des dispositions législatives lui reconnaissent le pouvoir de procéder à des collectes régulières de données auprès des aéroports relevant de son champ de compétence ainsi qu'une mission de suivi économique et financier de ces mêmes aéroports et d'information des acteurs du secteur.

## FOCUS

### Des délais d'instruction trop courts qui doivent faire l'objet d'évolutions

Les délais fixés à l'Autorité par la réglementation pour rendre ses avis et décisions, très contraints, apparaissent difficilement compatibles avec la mise en œuvre d'une démarche de consultation et impactent également les différentes parties prenantes (usagers et exploitants) tant au regard des délais de convocation aux auditions que de réponses aux mesures d'instructions. Ainsi, l'Autorité ne dispose que d'un mois pour homologuer les tarifs des redevances aéroportuaires<sup>28</sup>, de deux mois pour rendre son avis conforme sur les projets de CRE (ce délai pouvant, « *dans des cas exceptionnels et dûment motivés, être prolongé de deux mois* »)<sup>29</sup> et de deux mois pour rendre son avis de cadrage sur le CMPC<sup>30</sup>. À titre de comparaison, l'Autorité dispose d'un délai de trois mois, dans le secteur routier, pour rendre son avis sur les projets de contrats de concession autoroutière ou d'avenants à des contrats existants, et, dans le secteur ferroviaire, de quatre mois pour rendre son avis conforme sur la tarification de l'accès aux gares de voyageurs.



Or la brièveté de ces délais ne résulte en rien des dispositions de la directive 2009/12/CE relative aux redevances aéroportuaires, qui prévoit un délai d'examen de quatre mois par l'Autorité compétente, pouvant être « *prolongé de deux mois dans des cas exceptionnels et dûment justifiés* ».

Dans ces conditions, l'Autorité a fait des propositions constructives à la direction générale de l'aviation civile (DGAC) afin de faire évoluer ses délais d'instruction tout en étant notamment sans impact sur la durée totale des procédures. Ces propositions visent notamment à augmenter d'un à deux mois le délai dont dispose l'Autorité pour l'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires, et de deux à quatre mois le délai pour rendre son avis conforme sur les projets de CRE qui lui sont soumis (ce délai pouvant, « *dans des cas exceptionnels et dûment motivés, être prolongé de deux mois* »). De telles évolutions permettraient de mener plus sereinement les travaux d'instruction et d'alléger la charge qui en résulte sur les différentes parties prenantes (usagers et exploitants). En effet, si l'Autorité et les exploitants d'aéroports ont développé des pratiques permettant, dans la mesure du possible, de pallier ces contraintes, notamment en dématérialisant les saisines et en nouant un dialogue constructif permettant d'anticiper la transmission de certains documents, ces pratiques de simplification et d'optimisation mériteraient d'être actées dans les textes en vigueur.

<sup>28</sup> Article R. 224-3-4 du code de l'aviation civile.

<sup>29</sup> Article R. 224-8 du code de l'aviation civile.

<sup>30</sup> Article R. 224-7 du code de l'aviation civile.



# Le Forum de Thessalonique, un lieu d'échanges entre autorités de supervision aéroportuaires européennes auquel contribue l'ART

Au cours de l'année 2020, l'Autorité a également été l'un des contributeurs à l'élaboration des deux recommandations établies par le Forum de Thessalonique à l'attention des décideurs du secteur aéroportuaire.



Ce forum est un lieu d'échanges entre autorités de supervision aéroportuaires européennes qui font face à des situations similaires, ou proches, et permet ainsi de confronter les visions et les problématiques à une échelle supranationale.

La première note établie en 2020 porte sur « les redevances aéroportuaires et sur les questions environnementales ». Le Forum s'y est concentré sur les modulations des redevances aéroportuaires visant à répondre à des objectifs environnementaux en particulier, tels que la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, des émissions d'oxyde d'azote ou des nuisances sonores. Il a notamment formulé des recommandations pour s'assurer qu'une modulation repose sur des critères pertinents, objectifs et transparents.



La seconde note établie en 2020 concerne « les systèmes des caisses d'aéroport et les allocations des coûts liés aux activités aéroportuaires ». Le Forum y a présenté les structures de caisse pouvant potentiellement être mises en œuvre dans les aéroports et leurs principales caractéristiques. Il a ensuite proposé des bonnes pratiques qui devraient s'appliquer à l'allocation des coûts. La note évoque à cet égard différentes méthodologies d'allocation des coûts et leurs limites. Le Forum a également recommandé que les États membres permettent aux autorités de supervision aéroportuaires européennes de contribuer à la détermination de la structure de caisse des aéroports, en ce qu'elle constitue un élément important du cadre de régulation économique en place pour les aéroports.

L'Autorité continuera à s'investir dans ces échanges, et notamment dès 2021 en qualité de chef de file pour l'élaboration de l'une des deux notes qui doivent être rédigées.



L'action  
européenne





# 06

## L'action européenne

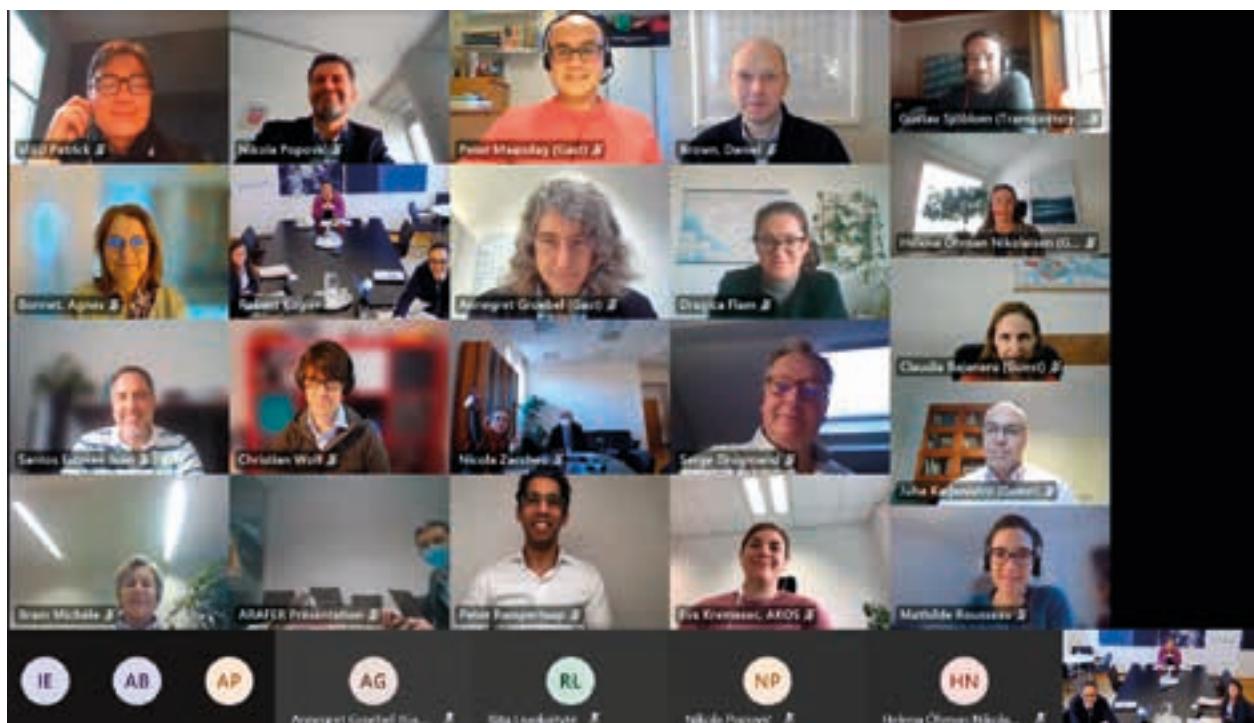
**La crise a amené les acteurs de la régulation à l'échelle européenne à s'inscrire plus fortement dans une démarche concertée pour répondre aux défis qui touchent les différents secteurs de transport.**

Devenue le régulateur de transport multimodal ayant le plus grand nombre de secteurs à réguler d'Europe dans le monde des transports, l'Autorité a pris une part importante pour faire entendre sa voix dans le cadre de nombreux débats sur la régulation au sein d'instances multilatérales européennes.

C'est dans ce contexte que, dans le secteur ferroviaire par exemple, l'ART a pris une part active aux travaux de l'IRG-Rail, qui ont notamment abouti à une déclaration relative à la reprise après la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 et à un document stratégique des régulateurs ferroviaires indépendants pour la période 2021-2024. L'objectif principal est de promouvoir une mobilité à l'échelle européenne résiliente, ouverte, concurrentielle et durable.

# Dialogue et concertation

En 2020, l'Autorité a pris une part encore plus importante aux travaux européens, par exemple ceux de l'IRG-Rail et de l'ENRRB (European Network of Railway Regulatory Bodies) dans le domaine ferroviaire ou encore à ceux du Forum de Thessalonique dans le domaine aéroportuaire.



## Une participation active au sein de l'IRG-Rail

En 2020, l'Autorité a pris toute sa part aux travaux de l'IRG-Rail qui rassemble 31 régulateurs indépendants dans le domaine ferroviaire. L'objectif de ce réseau est de renforcer les échanges entre régulateurs ferroviaires indépendants, de partager les meilleures pratiques et de développer des approches communes afin d'assurer une régulation cohérente à travers les pays de l'Union européenne. Le groupe entretient un dialogue régulier avec l'ensemble des acteurs du secteur ferroviaire et avec les institutions européennes. Il exprime également le point de vue des régulateurs sur les grandes problématiques ferroviaires européennes.

### Les régulateurs européens du rail contribuent à la reprise post Covid-19

La crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 a donné lieu à la publication d'une déclaration commune des membres de l'IRG-Rail.

Adoptée lors de l'Assemblée Plénière du 19 mai 2020, cette déclaration a rappelé que, pendant la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19, les chemins de fer ont continué à transporter à la fois des biens essentiels et des passagers mais que le secteur a été très fortement impacté. Le groupe de régulateurs

indépendants a indiqué que la reprise nécessiterait des efforts sans précédent. Dans ce contexte, l'IRG-Rail a affirmé sa volonté de soutenir ces efforts, de poursuivre la coopération transfrontalière entre régulateurs et d'assurer la coordination et la cohérence des procédures administratives, tout en précisant que les restrictions unilatérales d'accès aux marchés ferroviaires ne devraient être, par nature, que temporaires.

En tant que régulateurs, les membres de l'IRG-Rail ont également exprimé, dans le cadre de cette déclaration commune, leur volonté de continuer à surveiller les marchés et à défendre les principes de proportionnalité et de non-discrimination, en assurant un équilibre entre les mesures d'urgence et le besoin de sauvegarder une concurrence loyale sur les marchés ferroviaires ainsi que des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport.

Enfin, la déclaration commune a rappelé le rôle important des services ferroviaires qui constituent un élément clé d'une reprise durable. Les membres du groupe des régulateurs indépendants ont affirmé leur volonté de continuer à promouvoir des cadres clairs pour l'investissement dans les infrastructures ferroviaires qui répondent aux objectifs économiques et écologiques de l'Europe.



## Le rapport d'observation des marchés de l'IRG-Rail : une contribution clé pour éclairer les décideurs européens

En mars 2020, l'IRG-Rail a publié son 8<sup>ème</sup> rapport annuel d'observation des marchés. Coordonné par l'Autorité et son homologue portugais, l'AMT, au sein du groupe de travail « *Market Monitoring* » (observatoire du marché) de l'IRG-Rail, la réalisation de ce rapport se base sur les indicateurs statistiques fournis et harmonisés sur un même périmètre par 31 régulateurs européens.

Illustré par de nombreuses infographies, il fournit une présentation précise et pédagogique de l'activité des marchés ferroviaires européens de fret et de voyageurs. Comme chaque année, ce rapport permet d'apporter de la transparence sur les marchés, de participer à l'échange de bonnes pratiques et de fournir des éléments de comparaison entre les pays. Il comprend des données sur les caractéristiques et performances des marchés ferroviaires en Europe.

Ce rapport établit un état des lieux actualisé pour l'année 2018 des réseaux ferroviaires en Europe à travers les chiffres du trafic ferroviaire global, du transport de marchandises et de voyageurs et la comparaison des niveaux de péages payés par les entreprises ferroviaires pour l'accès au réseau. Ces informations sont collectées de manière annuelle depuis 2013, le groupe de travail proposant chaque année de nouveaux indicateurs pour enrichir cette base de données.

Ce rapport permet également d'aborder, au travers de trois focus, des analyses plus détaillées sur la situation concurrentielle des marchés ferroviaires (fret et voyageurs) en Europe :



- une analyse du degré d'intensité de la concurrence sur les marchés ferroviaires européens (fret et voyageurs). Le rapport s'appuie pour cela sur une description et des indicateurs de concentration des marchés;
- une enquête visant à l'identification par l'ensemble des pays de l'IRG-Rail des principales barrières à l'entrée qui s'appliquent à chacun d'entre eux sur les marchés ferroviaires de voyageurs (conventionnés ou non) et de fret;
- un panorama des types de concurrence directe observés sur le marché voyageurs sur un panel de plusieurs lignes majeures (domestiques ou internationales) reliant de grandes agglomérations des pays européens.

Dès septembre 2020, afin d'analyser et comparer les premiers effets et impacts de la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 sur les marchés ferroviaires européens, le groupe « *Market monitoring* » de l'IRG-Rail a initié une collecte spécifique d'indicateurs (évolutions de l'offre, de la fréquentation ferroviaire et des résultats économiques sur le premier semestre 2020) pour une restitution dans le cadre de la publication, au printemps 2021, du 9<sup>ème</sup> rapport annuel d'observation des marchés.

Preuves de leur fiabilité et de leur pertinence, les statistiques de l'IRG-Rail sont régulièrement reprises par la Commission européenne (Eurostat).

## Les groupes de travail de l'IRG-Rail

L'Autorité, représentée par Anne Yvrande-Billon, vice-présidente<sup>1</sup>, a participé à l'Assemblée Plénière des 18 et 19 mai 2020. Patrick Vieu, vice-président, et représentant de l'ART au sein de l'IRG-Rail depuis septembre 2020, a participé à l'Assemblée Plénière de l'IRG-Rail les 17 et 18 novembre 2020.

Lors de ces réunions, les groupes de travail de l'IRG-Rail ont présenté le bilan de leur activité en 2020 et ont proposé pour approbation par l'Assemblée Plénière les documents produits.

Les travaux ont notamment porté sur les thèmes suivants:

- le développement du projet « Timetable and Capacity Redesign » (TTR), de ses projets pilotes et les pratiques nationales pour la planification et le suivi des restrictions temporaires de capacité (groupe Accès);
- les services internationaux de transport de passagers et les pratiques de tarification pour les services relevant des prestations minimales en Europe (groupe Tarification);
- la tarification des terminaux de fret (groupe Tarification des installations de service);
- les quais de voyageurs et la classification des voies dans le(s) principal(aux) port(s) maritime(s) et intérieur(s) de différents pays européens ainsi que les cas d'exemptions prévus à l'article 2, paragraphe 2, du règlement d'application (UE) 2017/2177 (groupe Accès aux installations de service);
- l'application du test de l'équilibre économique ferroviaire prévu par l'article 11 de la directive 2012/34/UE (groupe Légitif).

Le Document stratégique de l'IRG-Rail pour 2021-2024 et le programme de travail pour 2021 ont également été discutés et approuvés par l'Assemblée Plénière.

Lors de l'Assemblée Plénière des 17 et 18 novembre 2020, Patrick Vieu a souligné l'importance des échanges d'informations et des partages d'expériences entre régulateurs au sein de l'IRG-Rail, en particulier dans le contexte actuel, alors que le marché connaît, sur le segment du transport de passagers, le début de son ouverture à la concurrence et que la période est marquée par une crise sanitaire qui impacte fortement le secteur des transports.



<sup>1</sup> Nommée le 31 octobre 2014 vice-présidente de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), Anne Yrande-Billon a quitté ses fonctions le 31 août 2020.

# Dialogue et concertation

## Une stratégie européenne claire pour 2021-2024

**Le Document stratégique 2021-2024 de l'IRG-Rail a été adopté par l'Assemblée Plénière des 17 et 18 novembre 2020. Il s'agit d'un document important dont l'IRG-Rail s'est doté pour la première fois en 2017.**

Depuis la création de l'IRG-Rail en 2011, le secteur ferroviaire a connu de nombreux changements tant au niveau national qu'européen, tels que la numérisation, la multimodalité, la refonte du processus d'allocation des capacités dans le cadre du projet TTR ou encore, la prise en compte des enjeux environnementaux avec le Pacte vert pour l'Europe annoncé par la Commission européenne à la fin de décembre 2019. De plus, la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19 pourrait soulever des défis nouveaux pour l'ensemble du secteur et de ses acteurs.

L'IRG-Rail identifie également les questions susceptibles de jouer un rôle important dans ses travaux futurs, notamment la mobilité intelligente et durable, la recherche de nouvelles solutions pour la gestion des capacités et la multimodalité.

Dans ce contexte, pour la période 2021-2024, les membres de l'IRG-Rail se sont donnés trois objectifs:

- promouvoir une réglementation efficace et efficiente appliquée de manière cohérente dans toute l'Europe;
- promouvoir un secteur ferroviaire européen résilient, ouvert, concurrentiel et durable;
- promouvoir les meilleures pratiques réglementaires au profit des voyageurs et des utilisateurs du fret ferroviaire.



**“ L'IRG-Rail identifie également les questions susceptibles de jouer un rôle important dans ses travaux futurs, notamment la mobilité intelligente et durable, la recherche de nouvelles solutions pour la gestion des capacités et la multimodalité. ”**

## L'ENRRB: European Network of Railway Regulatory Bodies

Le 15 janvier 2020 s'est tenue à Bruxelles la 19<sup>ème</sup> réunion du European Network of Railway Regulatory Bodies (ENRRB) qui rassemble, sous l'égide de la Commission européenne, le réseau des régulateurs ferroviaires. Des régulateurs ont présenté

leurs travaux. En particulier, le régulateur suédois (Transportstyrelsen) a réalisé une présentation sur l'impact au niveau européen de la loi allemande interdisant les wagons de marchandises bruyants.

## Atelier sur les pratiques anticoncurrentielles et discriminatoires dans le secteur ferroviaire en Europe

À l'initiative de l'Autorité dans le cadre de l'IRG-Rail et organisé conjointement par la direction générale de la concurrence (DG COMP) et la direction générale de la mobilité et des transports (DG MOVE) de la Commission européenne, un atelier sur les pratiques anticoncurrentielles et discriminatoires dans le secteur ferroviaire en Europe s'est tenu le 16 janvier 2020 à Bruxelles. Il a réuni les autorités de régulation ferroviaire et/ou de la concurrence de 9 pays européens ainsi que des représentants de la DG COMP et de la DG MOVE.

Organisé autour de trois sessions, cet atelier a traité des questions relatives à la billettique, à l'accès aux installations de services, au matériel roulant, ainsi qu'aux procédures d'appels d'offres de contrats de service public.

Anne Yvrande-Billon, vice-présidente de l'Autorité, y a présenté le cadre réglementaire et les problématiques liées à l'accès aux centres de maintenance relevées par le régulateur en France.



## Les travaux du Forum de Thessalonique



Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2019, l'Autorité est membre du Forum de Thessalonique. Animé par la DG MOVE de la Commission européenne, le Forum réunit les autorités de supervision indépendantes de tous les États membres de l'Union européenne. Sa mission est de conseiller la Commission pour l'application de la directive sur les redevances aéroportuaires et de promouvoir les bonnes pratiques en matière de régulation économique des aéroports.

En 2020, les travaux du Forum de Thessalonique auxquels l'Autorité a participé ont porté sur la formulation de deux ensembles de recommandations à l'attention des décideurs du monde aéroportuaire, l'un portant sur la modulation des redevances aéroportuaires pour répondre aux enjeux environnementaux et l'autre sur les systèmes de caisse des aéroports et l'allocation des coûts aéroportuaires. À l'issue de ces travaux, deux documents officiels ont été adoptés lors de la Plénière du 21 janvier 2021 à laquelle Florence Rousse, vice-présidente, représentait l'ART (pour plus d'informations sur le sujet, voir chapitre 5).

## Le réseau des régulateurs économique de l'OCDE

### Conférence internationale sur l'innovation de la gouvernance

L'OCDE a organisé, les 13 et 14 janvier 2020, avec le soutien du ministère japonais de l'économie, du commerce et de l'industrie, une conférence internationale intitulée « innovation de la gouvernance : vers des cadres réglementaires agiles dans la 4<sup>ème</sup> révolution industrielle ».

Anne Yvrande-Billon est intervenue sur « l'amélioration du respect des règles grâce aux données et à l'intelligence artificielle », aux côtés de Hiroki Habuka (avocat et directeur adjoint de la division de l'économie digitale au Ministère de l'économie, du commerce et de l'industrie du Japon), Srikanth Mangalam (président de l'Institut de gestion des risques publics) et David Sadek (vice-président, Recherche, technologie et innovation chez Thales).

### Webinaires sur la régulation des transports pendant et après la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19

À l'initiative de la vice-présidente de l'Autorité, Anne Yvrande-Billon, également présidente du bureau du Réseau des régulateurs économiques (NER) de l'OCDE et de Scott Streiner, directeur général de l'OTC (Office des transports du Canada), un webinar a été organisé le 29 avril 2020 sur la régulation des transports pendant et après la crise sanitaire liée à l'épidémie de Covid-19. Les régulateurs ont partagé leurs expériences de la gestion de la crise sanitaire et les défis qui sont à relever dans les années à venir.

La vice-présidente est également intervenue sur les effets à long terme de la crise sur le secteur des transports lors d'un webinar organisé par le Réseau des régulateurs économiques (NER) de l'OCDE et le WCIS (Water Industry Commission for Scotland - Commission de l'Industrie de l'Eau pour l'Écosse) le 24 juin 2020 ayant pour thématique la vision à plus long terme des suites de la crise sur les marchés régulés et la façon dont les régulateurs peuvent se préparer à cette évolution de contexte.

### Regulatory Policy Committee

Pleinement impliquée dans la régulation par la donnée, l'Autorité a assisté à une table ronde sur la régulation et les technologies émergentes organisée par le Regulatory Policy Committee et le Réseau des régulateurs économique de l'OCDE qui a eu lieu le 16 novembre 2020.



## Le Club des régulateurs de Dauphine

Le 25 septembre 2020, l'Autorité, représentée par Fabien Couly, directeur des études et de l'observation des marchés, a participé au séminaire du Club des régulateurs de Dauphine sur le thème de la régulation des plateformes.

Ce séminaire était composé de deux sessions :

- une première session consacrée au débat public sur la régulation des plateformes numériques, avec les interventions de Maya Bacache de l'ARCEP, de Jean-Yves Ollier du Conseil d'État et de Joëlle Toledano, Professeure associée à la Chaire Gouvernance et Régulation ;
- une seconde session consacrée aux enjeux de la régulation des plateformes dans les secteurs régulés, avec les interventions de Dominique Jamme de la CRE, de Christophe Cousin, Sébastien Lecou du CSA et d'Anna Butlen de la Hadopi.



# La corégulation et les relations bilatérales

## La corégulation du Tunnel sous la Manche

### Les avis de l'Autorité relatifs au Tunnel sous la Manche

- L'avis conjoint de l'ART et de l'ORR sur le Document de Référence d'Euroltunnel relatif à l'horaire de service 2021.

Le 6 février 2020, l'Autorité de régulation des transports et son homologue britannique, l'Office of Rail and Road (ORR), ont rendu leur avis sur le « Document de référence annuel d'utilisation du Lien Fixe - Horaire de service 2021 ». L'objectif de cet avis est de s'assurer de la conformité du Document de Référence d'Euroltunnel aux exigences de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 modifiée.

Si l'ART et l'ORR ont été satisfaits de constater qu'Euroltunnel s'est investi de manière plus constructive avec les régulateurs au cours de l'année 2019, les régulateurs ont demandé à Euroltunnel de rendre le document de référence suffisamment transparent, afin de

permettre aux entreprises ferroviaires et, en particulier, aux potentiels nouveaux entrants, de s'assurer que l'accès à l'infrastructure du Tunnel sous la Manche est (i) accordé dans des conditions équitables et non discriminatoires et (ii) à des tarifs conformes aux principes fixés par la directive.

En effet, les échanges constructifs avec Euroltunnel ont permis aux régulateurs d'avoir une meilleure compréhension de certaines conditions d'accès et mécanismes associés décrits dans le document de référence du réseau 2021, par exemple sur le processus de réconciliation entre les coûts couverts par l'accord relatif aux coûts de maintenance, de renouvellement et d'exploitation (en anglais « Operation, Maintenance and Renewal » ou « OMR ») et les redevances qui figurent dans le document de référence du réseau.



## La corégulation et les relations bilatérales

Toutefois, l'ART et l'ORR ont estimé qu'Eurotunnel ne répondait toujours que partiellement aux demandes formulées par les régulateurs et ont énuméré, dans leur avis, les thématiques abordées dans le document de référence du réseau qui devraient être améliorées pour apporter le niveau de transparence que les entreprises ferroviaires attendent.

Par ailleurs, l'ART et l'ORR ont considéré que la transparence pourrait être améliorée grâce à un partage avec les régulateurs, par Eurotunnel, des réponses complètes qu'il reçoit dans le cadre de la consultation sur le projet de document de référence.



En complément, un certain nombre d'autres problématiques sont restées non résolues et ont fait l'objet d'échanges dans le courant de l'année 2020 avec Eurotunnel, notamment concernant le projet ElecLink, entreprise visant à exploiter une interconnexion électrique via un câble de 51 km à l'intérieur de la liaison fixe transmanche (LFT). Concernant ce projet, étant donné que les travaux d'installation ont déjà débuté, certaines problématiques ont été étudiées, par exemple la manière dont Eurotunnel garantit une allocation des coûts équitable et non discriminatoire entre ElecLink, les services de navettes et les entreprises ferroviaires.

Enfin, l'avis a indiqué que des échanges se poursuivraient également avec Eurotunnel sur la nécessaire amélioration de la transparence concernant les coûts de long terme et le système d'amélioration des performances.

- L'avis sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité de la partie française de la liaison fixe transmanche.

**Le 3 décembre 2020, l'Autorité a rendu un avis n° 2020-078 portant sur le projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la LFT.**

Tout d'abord, l'Autorité a rappelé le contexte et les enjeux liés à l'adoption de ce projet de décret, à savoir la nécessité pour l'État français, d'une part, de transposer rapidement le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire au niveau réglementaire pour la partie française de la LFT et, d'autre part, de parer à un risque de vide juridique lié à la fin, le 31 décembre 2020, de la période de transition prévue dans l'accord de retrait conclu entre l'Union européenne et le Royaume-Uni le 31 janvier 2020.

L'Autorité a ensuite formulé des remarques sur la portée incertaine du rôle dévolu par le projet de décret au gestionnaire de la LFT en matière de publication des données et de mise à jour du registre de l'infrastructure (RINF), ainsi que des recommandations afin d'y remédier.

- L'avis relatif à l'accord dit « RUC OMRC 2020 » sur la répartition des coûts d'exploitation de la liaison fixe transmanche.

Les accords RUC OMRC constituent des accords d'application de l'annexe V du « Railways Usage Contract » (ou RUC) conclu en 1987 entre Eurotunnel et les opérateurs de transport ferroviaire nationaux de la France et du Royaume-Uni (SNCF / The British Railways Board). Ils sont le résultat d'une négociation cyclique sur les affectations de coûts opérationnels (OMRC) encourus par Eurotunnel pour gérer l'infrastructure de la LFT, qui sert ensuite de fondement à la tarification des redevances destinées à couvrir ces coûts dans les documents de référence d'Eurotunnel correspondant à la période couverte par les accords.

Le 22 décembre 2020, l'ART a rendu, sur le fondement de l'article L.2133-2 du code des transports, qui transpose en droit français l'article 56, paragraphe 6 de la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 modifiée, un avis n° 2020-086 sur l'accord « RUC OMRC 2020 », signé le 21 octobre 2020 et applicable sur la période 2020-2024, dont elle a été saisie le 26 octobre 2020 par Eurotunnel.

Dans cet avis, l'Autorité ne s'est pas opposée à l'accord « RUC OMRC 2020 », considérant que l'instruction n'avait pas conduit à identifier:

- d'une part, de difficulté manifeste, ni sur l'évolution des redevances et coûts associés, ni sur la prise en compte du développement d'Eleclink, qui ne devrait pas se traduire par des coûts additionnels pour les utilisateurs ferroviaires de la LFT;
- d'autre part, d'éléments de nature à méconnaître l'obligation de garantir un accès transparent et non discriminatoire à la LFT pour toutes les entreprises ferroviaires, dans un contexte où il apparaît par ailleurs peu probable que la période couverte par l'accord RUC OMRC 2020 voie l'arrivée de nouveaux entrants sur le marché des voyageurs ferroviaires du tunnel sous la Manche.

#### **Les réunions du comité binational du Tunnel sous la Manche**

**Le comité binational du Tunnel sous la Manche, composé des représentants des deux autorités en charge de la régulation économique du Tunnel sous la Manche, l'ORR et l'ART, s'est réuni à trois reprises en 2020:**

- le 27 janvier 2020, pour l'approbation du Document de Référence d'Eurotunnel pour l'horaire de service 2021;
- le 28 juillet 2020, pour la supervision des négociations de l'accord « RUC OMRC 2020 »;
- le 4 décembre 2020, notamment pour l'analyse de l'accord « RUC OMRC 2020 » signé le 21 octobre 2020.

## Bilatérales et réunions internationales

### Rencontre avec le régulateur allemand

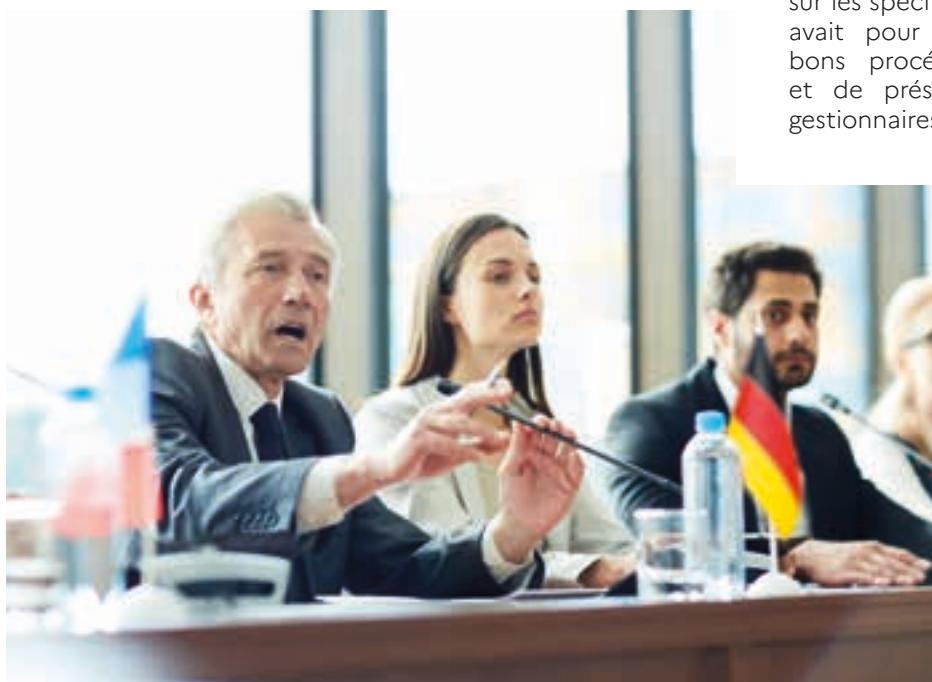
La Bundesnetzagentur, régulateur multi-sectoriel notamment compétent en matière de transport ferroviaire outre-Rhin, a reçu l'Autorité à Berlin le 3 février 2020. L'Autorité était représentée par son Président Bernard Roman, ses deux vice-présidents Philippe Richert et Anne Yvrande-Billon, les membres du collège Cécile George et Marie Picard, la responsable des affaires européennes et internationales, Eugénie Berthelot, ainsi que par le directeur chargé du transport ferroviaire, Olivier Salesse.

Les deux autorités se sont rencontrées pour la troisième fois, afin d'entretenir une bonne connaissance mutuelle et d'échanger sur les enjeux faisant face à chacune d'elles. À cette occasion, la Bundesnetzagentur a présenté à l'Autorité la nouvelle loi sur le climat

adoptée le 20 décembre 2019 par le Bundestag, et ses conséquences sur le secteur ferroviaire. Parmi les dispositions de ce texte, le législateur a prévu une baisse des taxes appliquées aux billets de train longue distance qui est effective depuis le début de l'année 2020.

De son côté, l'ART a exposé ses nouvelles compétences issues de l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 en matière de supervision des redevances aéroportuaires et de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités concernant les activités de gestionnaire d'infrastructure et de sûreté de la RATP, ainsi que le contrôle de l'ouverture des données de mobilité et la billettique.

Pour conclure cette journée, la Bundesnetzagentur et l'Autorité ont échangé sur les modèles de gouvernance du gestionnaire d'infrastructure en France et en Allemagne. Cette discussion sur les spécificités de ces deux modèles avait pour objectif de partager les bons procédés permettant d'établir et de préserver l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures.



## Mission d'étude aux Pays-Bas

Dans le cadre de l'actualisation du contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau et de l'étude menée par l'Autorité sur la gestion opérationnelle des circulations par SNCF Réseau, les services de l'Autorité ont réalisé une mission d'étude aux Pays-Bas les 10 et 11 février 2020.

Dans ce cadre, ils ont rencontré le gestionnaire d'infrastructure (ProRail), le ministère des transports ainsi que le directeur général de Transdev, nouvel entrant aux Pays-Bas, et ont visité les centres de gestion de crise et de gestion du trafic d'Amsterdam. Dans le cadre de la rencontre organisée avec le ministère des transports, la question des modalités d'élaboration des indicateurs de performance du gestionnaire d'infrastructure ProRail a été particulièrement évoquée. Bien que la situation de ProRail (dont les objectifs sont fixés dans le cadre de la concession courant de 2015 à 2025) soit particulière par rapport à celle de SNCF Réseau, ces échanges ont permis aux services de l'Autorité de relever le caractère fortement incitatif de la publication du suivi d'objectifs de performance clairs et lisibles sur le site de ProRail, propre à assurer la meilleure exécution de ces objectifs.

## Rencontre avec le régulateur néerlandais

L'Autorité et l'ACM (Autoriteit Consument & Markt) ont mené une série de rencontres virtuelles pour échanger sur leurs rôles, missions et enjeux communs.

Dans un premier temps, les deux autorités ont échangé sur les thématiques de surveillance des marchés, de collectes de données et des services numériques de mobilité (« Mobility as a Service », MaaS) à travers les relations du régulateur néerlandais ACM avec des autorités locales, les « Dova », qui collectent les informations pour les Maas et les services de vente numérique de billets multimodaux, ainsi que la coordination internationale des données (Eurostat).

Dans un second temps, l'ACM a présenté le Datahub, qui rassemble, au sein d'une équipe virtuelle, des data scientists, des ingénieurs et des managers issus de l'ensemble des directions du régulateur. Une présentation des nouvelles compétences de l'ART conférées par la loi d'orientation des mobilités et la présentation par l'ACM d'une étude du marché des MaaS ont également eu lieu.





La communication de l'Autorité

# 07

## La communication de l'Autorité

**Renforcer la communication de l'Autorité et ses relations avec l'ensemble des parties prenantes constitue une orientation stratégique de l'ART.**

Accroître la communication de l'Autorité et ses relations avec ses partenaires institutionnels au niveau national comme européen, le monde académique et, plus généralement, l'ensemble des parties prenantes, notamment les usagers des secteurs régulés, constitue une orientation stratégique de l'ART.

Une démarche de communication et de dialogue plus proactive, et ce malgré les difficultés liées aux contraintes sanitaires, vis-à-vis des services de la Commission européenne, du Gouvernement et des administrations, du Parlement, des jurisdictions et des collectivités territoriales, doit permettre à l'Autorité d'œuvrer pour l'amélioration du cadre régulatoire.

# Les 10 ans de l'Autorité



L'Autorité de régulation des transports a célébré ses 10 ans à l'Assemblée nationale le 29 janvier 2020 en présence du Président de l'Assemblée nationale, Richard Ferrand et sous le haut patronage du Premier ministre, Édouard Philippe.



Pour célébrer cette décennie de régulation, son Président, Bernard Roman, a convié décideurs politiques et publics, acteurs économiques et journalistes, pour revenir sur les grandes étapes du développement de l'Autorité.

Tenant à saluer l'action du régulateur, le Président de l'Assemblée nationale, Richard Ferrand, a rappelé la confiance accordée par les parlementaires à l'Autorité, illustrée par les réformes successives qu'ils ont adoptées.

Accompagné de l'ensemble du collège de l'Autorité, Bernard Roman est revenu sur les étapes clés de l'histoire de l'Autorité, les grandes avancées obtenues par le régulateur ainsi que les grands défis et enjeux à venir.

# Un dialogue constant

Malgré les contraintes du distanciel liées à la crise sanitaire, l'ART est restée à l'écoute de ses interlocuteurs. Elle a continué d'auditionner régulièrement les opérateurs régulés et a ainsi pu rencontrer via une plateforme numérique, les acteurs institutionnels des différents secteurs qu'elle régule.



## Le dialogue avec les régions

Bernard Roman, Président de l'Autorité, est intervenu en février 2020 devant la commission transports et mobilité de Régions de France pour présenter à ses membres, les priorités de l'Autorité en matière ferroviaire, ainsi que les grands dossiers afférents en 2020.

## Les rencontres retransmises en vidéo et en direct

Bernard Roman, Président de l'Autorité, est intervenu en novembre dans le cadre des 27<sup>èmes</sup> Rencontres Transports et Mobilités retransmises en vidéo et en direct sur une plateforme numérique, permettant à tous de suivre les échanges. Il a notamment participé aux côtés d'autres acteurs du secteur à la table-ronde intitulée « Le grand retour du ferroviaire : quels objectifs, modèle et calendrier ? ».





# L'information pour éclairer le débat public

L'ART œuvre pour accompagner les décideurs publics et les acteurs économiques du secteur. La réussite de cette mission réside dans une plus grande et une plus large diffusion de l'information relative aux marchés régulés par l'Autorité, notamment à travers les échanges avec les parlementaires et la diffusion de ses rapports.

## Les auditions devant le Parlement et la commission d'enquête sénatoriale sur les sociétés concessionnaires d'autoroutes

Dans le cadre des différents examens de textes législatifs et missions parlementaires, Bernard Roman, Président de l'Autorité, est régulièrement sollicité pour être auditionné.

Ainsi, Bernard Roman a été auditionné le 21 janvier 2020 à l'Assemblée nationale sur la régulation et le contrôle des sociétés concessionnaires d'autoroutes. Christine Pires Beaune, députée du Puy-de-Dôme, présidait cette audition. Début mars 2020, c'était au tour de la commission d'enquête sénatoriale sur le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières d'entendre le Président de l'Autorité; le rapporteur de la commission d'enquête,

Vincent Delahaye, a ensuite été reçu dans les locaux de l'Autorité le 17 juillet 2020. Les lundi 9 novembre 2020 (commission aménagement du territoire et développement durable) et mardi 10 novembre 2020 (commission des finances), Bernard Roman a enfin été auditionné au Sénat dans le cadre de l'examen du projet de loi de Finances pour 2021, sur la mission « Transports terrestres et maritimes ».



## Les publications

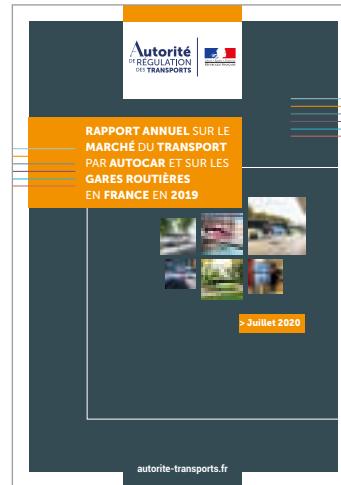
Les publications sectorielles de l'Autorité contribuent au même objectif de diffusion d'une information largement accessible sur les secteurs régulés et l'action de l'ART.



Bilan annuel du marché du transport ferroviaire de voyageurs



Bilan semestriel de l'activité du marché du transport par autocar librement organisé



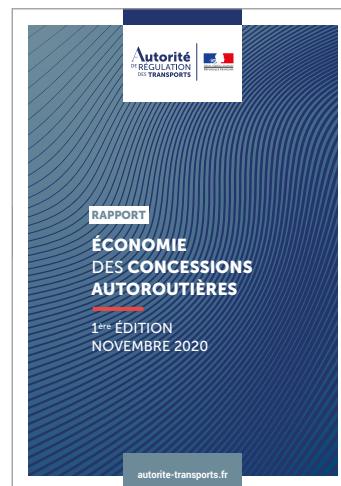
Rapport annuel sur le marché du transport par autocar et les gares routières



Rapport annuel de la synthèse des comptes des concessions autoroutières



Rapport annuel sur les contrats et les marchés passés par les SCA



Rapport sur l'économie générale des concessions autoroutières



# L'écoute de l'écosystème des transports : les consultations publiques

En 2020, en lançant huit consultations publiques, l'Autorité a poursuivi le travail de partage de ses travaux, interrogations et réflexions, en cohérence avec la valeur de « dialogue » qui l'anime.

Ces consultations ont permis aux acteurs des secteurs régulés d'apporter leur éclairage sur des sujets techniques. Pour l'Autorité, le recours aux consultations publiques a directement permis d'enrichir la qualité de ses déci-

sions, de capitaliser sur l'expertise et les recommandations des acteurs du secteur, de discuter des points de vue et d'identifier les effets qui n'auraient pas été anticipés.

## Aéroportuaire

---

- Appréciation des niveaux de CMPC des périmètres régulés des aéroports de plus de cinq millions de passagers

## Ferroviaire

---

- Projet de décision relative à la fixation d'un délai de réponse aux demandes d'accès aux installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE et de fourniture de services dans lesdites installations
- Utilisation des voies de service
- Projet de décret relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par des services publics de transport ferroviaire de voyageurs
- Projet de décision relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de marchandises et les autres candidats autorisés
- Projet de décision relative à la transmission d'informations par les entreprises ferroviaires de transport de voyageurs

## RATP

---

- Projet de décision relative à la transmission d'informations par la Régie autonome des transports parisiens, gestionnaire d'infrastructure des RER A et B
- Projet de décision relative à la transmission d'informations par la Régie autonome des transports parisiens, opérateur de transport des RER A et B

# Nous suivre ...



## Le site internet

@ <https://www.autorite-transports.fr/>

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

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

## Les réseaux sociaux

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

 [https://twitter.com/ART\\_transports](https://twitter.com/ART_transports)

 <https://www.linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transports>



## Gouvernance et organisation





# 08

# Gouvernance et organisation

**En 2020,  
l'Autorité s'est investie  
plus encore afin d'assurer  
l'ensemble de ses missions.**

Dans un double contexte de travail à distance quasiment en continu et d'un accroissement de l'activité dû à l'élargissement de ses compétences, l'Autorité s'est fortement investie en 2020 afin de s'adapter à cette situation inédite et assurer l'ensemble de ses missions.

Grâce à l'expertise et au fort engagement des collaborateurs et des membres du collège, l'Autorité a pu, cette année encore, remplir la totalité des missions qui lui incombaient et comme souvent, dans des délais très contraints.

Chiffres  
clés  
des effectifs et du profil des collaborateurs  
**de l'Autorité**)

---

• LES EFFECTIFS •

---



**88 ETP**  
(équivalent temps plein)  
au 31 décembre 2020

**85,09 ETPT**  
(équivalent temps plein travaillé)  
en 2020

## • LE PROFIL DES COLLABORATEURS •

**97 %**  
de cadres



**87,5 %**  
d'agents contractuels

**12,5 %**  
de fonctionnaires  
 détachés

**48 %**  
de femmes

**52 %**  
d'hommes

**39,5**  
ans d'âge moyen



# Une nouvelle gouvernance

Autorité publique indépendante (API), dotée à ce titre de la personnalité morale, l'Autorité de régulation des transports comprend à sa tête un collège, organe décisionnel et délibératif, et une commission des sanctions, instance juridictionnelle et indépendante du collège.

## Le collège

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

Son indépendance est notamment garantie par le statut de ses membres.

Les mandats des membres du collège ne sont pas révocables. Nommés pour un mandat de six ans, non renouvelable, en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport terrestre ou aérien, ou pour leur expertise en matière de concurrence, notamment dans le domaine des industries de réseau, leur fonction est par ailleurs incompatible avec tout mandat électif départemental, régional ou européen, et avec toute détention, directe et indirecte, d'intérêts dans l'un des secteurs régulés par l'Autorité. Au terme de leur mandat, les membres du collège ne peuvent occuper aucune position professionnelle

ni exercer aucune responsabilité au sein d'une des entreprises ou entités entrant dans le champ de la régulation pendant une période minimale de trois ans.

La loi d'orientation des mobilités a prévu, compte tenu des nouvelles compétences confiées à l'Autorité, une évolution de sa gouvernance.

La loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire avait arrêté la composition du collège de l'Autorité à sept membres nommés par décret, dont :

- trois membres permanents exerçant leurs fonctions à temps plein : le Président, nommé par le Président de la République, ainsi que deux vice-présidents désignés respectivement par le Président de l'Assemblée nationale et le Président du Sénat (création du premier siège de vice-président en novembre 2014 et du second en août 2018);
- quatre membres vacataires nommés par le Gouvernement.

Toutefois, en raison du fort élargissement du périmètre d'intervention de l'Autorité intervenu en 2019, le législateur a souhaité faire évoluer la gouvernance de l'Autorité et modifier la composition de son collège. La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a ainsi prévu la création de deux nouveaux sièges de vice-présidents, portant à cinq le

nombre de membres permanents du collège ; les deux nouveaux vice-présidents de l'Autorité ont été nommés par décret du Président de la République en date du 19 mai 2020. Les membres non permanents du collège de l'Autorité termineront leur mandat et ne seront pas remplacés, le collège devant ainsi, à terme, être composé exclusivement de membres permanents.

## La commission des sanctions

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

Ont été nommés par décret du 16 octobre 2015 membres de la commission des sanctions :

- Paquita Morellet-Steiner, Conseillère d'État, qui en assure la présidence ;
- Robert Parneix, Conseiller à la Cour de cassation ;
- Francis Salsmann, Conseiller maître à la Cour des comptes.



**La commission des sanctions**

De gauche à droite :  
Robert Parneix,  
Paquita Morellet-Steiner (Présidente),  
Francis Salsmann.

## Les membres du collège

Tout au long de l'année 2020, ont composé le collège de manière effective les membres suivants :

- Bernard Roman, Président, nommé par décret du Président de la République en date du 2 août 2016;
- Philippe Richert, vice-président, nommé par décret du Président de la République en date du 9 novembre 2018, sur proposition du Président du Sénat;
- Florence Rousse, vice-présidente, nommée par décret du Président de la République en date du 19 mai 2020, sur proposition du Gouvernement;
- Patrick Vieu, vice-président, nommé par décret du Président de la République en date du 19 mai 2020, sur proposition du Gouvernement;
- Sophie Auconie, vice-présidente, nommée par décret du Président de la République en date du 24 mars 2021, sur proposition du Président de l'Assemblée nationale;
- Anne Yvrande-Billon, vice-présidente, nommée par décret du Président de la République en date du 31 octobre 2014, sur proposition du Président de l'Assemblée nationale et ayant quitté ses fonctions le 31 août 2020;
- Cécile George, membre du collège, nommée par décret en date du 22 décembre 2016 sur proposition du Gouvernement;
- Yann Pétel, membre du collège, nommé par décret en date du 18 mars 2016 sur proposition du Gouvernement et ayant quitté ses fonctions le 4 novembre 2020;
- Marie Picard, membre du collège, nommée par décret en date du 22 août 2016 sur proposition du Gouvernement.



**Bernard Roman**

Président

Licencié en lettres, titulaire d'un diplôme d'études approfondies en histoire contemporaine (option sciences politiques), avocat au barreau de Lille, Bernard Roman a été directeur de cabinet de Pierre Mauroy, maire de Lille, de 1979 à 1982. En 1981, il est nommé chargé de mission au cabinet du Premier ministre à Matignon jusqu'en 1983, avant d'être directeur général adjoint au Conseil général du Nord jusqu'en 1986. Adjoint au maire de Lille et vice-président de la Communauté urbaine de 1983 à 2004, il est conseiller régional (PS) du Nord-Pas-de-Calais de 1986 à 1989 et de 2004 à 2015. Il est élu conseiller général du Nord de 1988 à 1997. De 2004 à 2012, Bernard Roman est premier vice-président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais. Suppléant à l'Assemblée nationale de Pierre Mauroy, député de la 1<sup>ère</sup> circonscription du Nord, de 1988 à 1997, candidat aux élections législatives de 1993, Bernard Roman est élu député du Nord en 1997 et vice-président du groupe socialiste de l'Assemblée nationale. Il est élu président de la commission des lois en 2000. Réélu député aux élections législatives de 2002, 2007 et 2012, Bernard Roman est élu premier questeur de l'Assemblée nationale de juin 2012 à juillet 2016. Il démissionne à cette date de son mandat de député à la suite de sa nomination à la présidence de l'Autorité.



## Philippe Richert

### Vice-président

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



## Florence Rousse

### Vice-présidente

Ingénierie générale des ponts, des eaux et des forêts, diplômée de l'École polytechnique et de l'École nationale de l'aviation civile, Florence Rousse, ancienne directrice générale de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), dispose d'une expérience de près de trente années dans le domaine de l'aviation civile. Débutant sa carrière en 1981 à la direction générale de l'aviation civile (DGAC), elle commence par intégrer le service des transports aériens en tant que cheffe du bureau de la tutelle économique des compagnies aériennes régionales et de vols à la demande. Par la suite, elle occupe différentes fonctions au sein de la DGAC. De 2001 à 2002, elle est nommée directrice adjointe de la Mission Nouvel Aéroport relative à un projet de nouvel aéroport parisien. En 2004, elle devient adjointe au directeur du contrôle et de la sécurité, puis directrice de la régulation économique en 2007, avant d'être nommée directrice de la sécurité de l'aviation civile de 2009 à 2014. De 2014 à janvier 2020, elle est la directrice générale de l'EPSF.



## Patrick Vieu

### Vice-président

Ancien élève de l'ENA (promotion « Léon Gambetta »), titulaire d'une licence d'histoire et docteur en philosophie, Patrick Vieu, a débuté sa carrière au ministère chargé des transports comme adjoint, puis chef de bureau du financement et de la programmation des autoroutes et ouvrages concédés (1993-1997). Il rejoint ensuite la Cour des comptes en « mobilité » (1997-1999), puis se voit confier la sous-direction des autoroutes et ouvrages concédés (1999-2004). Il est nommé directeur des transports ferroviaires et collectifs (2005-2008), puis directeur des services de transport (2008-2011) au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

À l'été 2011, il devient directeur de projet auprès du vice-président du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). En mai 2012, il est nommé conseiller « Environnement et Territoires » en charge des questions de transport et de développement durable à la présidence de la République, fonction qu'il a exercée jusqu'en juin 2014. Il a ensuite rejoint de nouveau le CGEDD en qualité de conseiller du vice-président.

# Les membres du collège



## Sophie Auconie

### Vice-présidente

Diplômée de l'École supérieure de commerce et de management (ESCEM) de Tours, cadre consulaire à la territorialité au sein de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Touraine, de 1993 à 2006, Sophie Auconie a été artisan et consultante. Élue députée européenne en 2009 dans la circonscription Massif central-Centre, elle devient membre titulaire de la Commission du développement régional, puis de la Commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, et membre suppléante de la Commission des affaires économiques et monétaires. Nommée coprésidente du Cercle français de l'eau et élue gouverneure du Conseil Mondial de l'Eau en juin 2012, elle est réélue en 2015. De 2017 à février 2021, elle siège à l'Assemblée nationale en tant que députée dans la 3<sup>ème</sup> circonscription d'Indre-et-Loire et démissionnera de cette fonction avant d'être nommée vice-présidente de l'ART le 24 mars 2021.



## Anne Yvrande-Billon

### Vice-présidente

(a quitté ses fonctions le 31 août 2020)

Docteur en sciences économiques de l'Université Paris-Sorbonne, Anne Yvrande-Billon est nommée vice-présidente de l'Autorité en octobre 2014 et préside le groupe des régulateurs ferroviaires européens (IRG-Rail) en 2017. Depuis avril 2017, elle est membre de la commission de déontologie du système de transport ferroviaire. Elle est également présidente du Club des régulateurs (Fondation Paris-Dauphine) et membre du bureau du réseau des régulateurs économiques (NER) de l'OCDE, depuis décembre 2018. À l'Autorité de la concurrence, où elle travaillait auparavant (2011-2014), elle a occupé le poste d'économiste senior, puis celui d'adjointe au chef du service des concentrations. Elle a été conseillère scientifique au Conseil d'analyse économique de 2008 à 2011, et maître de conférences en sciences économiques à l'Université Paris-I de 2003 à 2008.



## Cécile George

Ingénierie des Mines, Cécile George conseille également la Commission européenne sur les interconnexions électriques et enseigne l'économie de la régulation à l'École des Ponts ParisTech. Elle exerçait précédemment à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) comme directrice de l'Accès aux réseaux électriques, après avoir été chef du département Économie et Tarification. Au préalable chef de la division Développement industriel à la Direction régionale de l'industrie, de la recherche et de l'environnement (Drire) de Bourgogne, elle avait coordonné le soutien public aux entreprises dans cette région.



## Yann Pétel

(a quitté ses fonctions le 4 novembre 2020)

Ancien élève de l'ENA (promotion « Droits de l'Homme » 1981), Yann Pétel a commencé sa carrière au ministère de l'Industrie à la direction générale de l'énergie et des matières premières, puis à la direction générale de l'Industrie. Inspecteur des finances en mobilité entre 1986 et 1988, il devient ensuite sous-directeur des affaires européennes du ministère de l'Industrie, avant d'être nommé en 1993 chef du service de la régulation des Postes au ministère des Postes et Télécommunications. Commissaire du gouvernement au conseil d'administration de la Poste, il a présidé l'Observatoire des tarifs postaux de transport de presse avant d'être nommé Médiateur du service universel postal en 2002.



## Marie Picard

Ancienne élève de l'ENA (promotion « Léonard de Vinci » 1985), diplômée de l'Institut d'Études Politiques (IEP) de Paris, Marie Picard a été nommée conseillère de tribunal administratif en 1985, à sa sortie de l'ENA. Elle a ensuite été conseillère au tribunal administratif d'Orléans, de Versailles et de Paris, rapporteure permanente au Conseil de la Concurrence (ancienne appellation de l'Autorité de la concurrence) de 1991 à 1995, puis rapporteure générale de 1995 à 1999. Nommée maître des requêtes au Conseil d'Etat, elle est conseillère d'État de février 2012 à août 2020.



# Les services de l'Autorité

**Chargés d'accompagner l'Autorité dans l'exercice de ses missions et notamment d'assurer la préparation et de contrôler l'exécution de ses avis et décisions, les services réunissent plus de quatre-vingts collaborateurs, dotés d'un haut niveau d'expertise.**

Les missions et l'activité de l'Autorité se sont considérablement accrues au fil de ces dernières années. Ainsi, de nouvelles compétences lui ont été confiées en 2019, à la fois, dans le cadre de l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019, en matière de régulation des redevances aéroportuaires et, dans le cadre de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, en matière d'ouverture des données de mobilité et de développement des services numériques de vente ainsi que de régulation des activités exercées par la Régie autonome des transports parisiens (RATP) en ce qui concerne, d'une part, ses activités de gestionnaire d'infrastructure sur le réseau historique du métro et du RER et de gestionnaire technique du réseau de transport public du Grand Paris, et, d'autre part, les prestations de sûreté mises en œuvre par son service interne de sécurité.

Afin que l'Autorité puisse faire face à ses nouvelles missions, son plafond d'emplois a été porté à 94 ETPT (équivalent temps plein travaillé) pour 2020 par la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020, soit 11 emplois supplémentaires – dont 2 vice-présidents – par rapport à 2019.

Face à l'évolution constante de ses compétences, l'Autorité s'attache à recruter des collaborateurs d'un niveau d'expertise élevé (économistes, experts sectoriels, analystes de données, juristes, auditeurs-analystes financiers).

Les services de l'Autorité sont composés d'agents contractuels de droit public ainsi que de fonctionnaires et magistrats détachés.

Placés sous l'autorité d'un secrétaire général, les services d'instruction sont organisés autour :

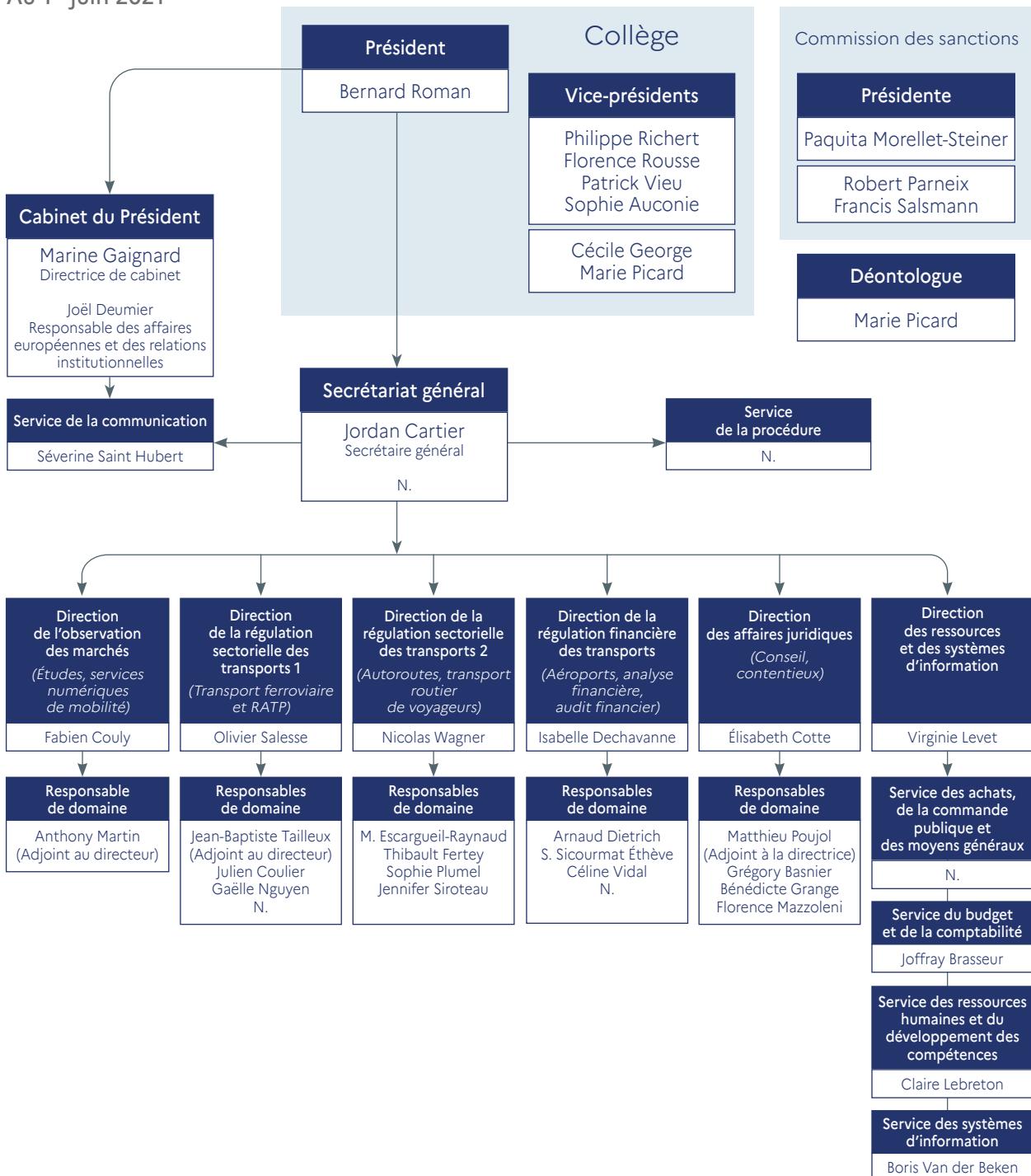
- de deux directions métiers sectorielles, chargées respectivement de la régulation sectorielle des transports ferroviaires et de la RATP, ainsi que des autoroutes et du transport routier de voyageurs;
- de trois directions métiers transversales, chargées respectivement des affaires juridiques, de la régulation financière des transports (dont la régulation des redevances aéroportuaires) et de l'observation des marchés (dont la régulation des services numériques de mobilité);
- d'une direction regroupant les fonctions « support ».

Le cabinet de la présidence, placé sous l'autorité directe du Président, accompagne ce dernier dans le développement et le fonctionnement de l'Autorité et du collège, ainsi que dans l'identification et la constitution des dossiers à enjeux.

Enfin, le service de la communication, placé sous le double rattachement du secrétaire général et de la directrice de cabinet de la présidence, est chargé d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie globale de communication de l'Autorité.

## Organigramme

Au 1<sup>er</sup> juin 2021





# Les ressources financières de l'Autorité

## Le financement de l'Autorité

L'année 2020 marque l'évolution du mode de financement de l'Autorité, passant d'un système de taxes affectées payées par les secteurs régulés à une subvention de fonctionnement pour charges de service public du programme 203<sup>1</sup> versée par la direction générale des infrastructures, des transports et de

la mer (DGITM) du ministère chargé des transports. Le montant inscrit dans la loi de finances de cette subvention est de 11,4 millions d'euros. Cependant, du fait d'une retenue de 0,2 million d'euros appliquée par la DGITM, le montant du financement effectif de l'Autorité s'élève à 11,2 millions d'euros.

Répartition des produits de l'Autorité (Compte financier de l'exercice 2020)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Subvention de fonctionnement	11 227	99 %
Autres produits	158	1 %
<b>TOTAL</b>	<b>11 385</b>	<b>100 %</b>

## Les dépenses de l'Autorité

Le montant des charges de fonctionnement s'est élevé en 2020 à 14,6 millions d'euros (15,1 millions d'euros

avec les dépenses d'investissement)<sup>2</sup>, les dépenses de personnel en ayant constitué le premier poste de charges.

Répartition des charges hors reversement et frais de gestion en 2020 (Compte financier de l'exercice 2020)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Dépenses de personnel	10 268	68 %
Dépenses immobilières	1 738	11 %
Autres charges de fonctionnement	2 572	17 %
<b>Sous-total charges de fonctionnement</b>	<b>14 578</b>	<b>96 %</b>
Dépenses d'investissement	552	4 %
<b>TOTAL</b>	<b>15 130</b>	<b>100 %</b>

<sup>1</sup> Action 47-04.

<sup>2</sup> Dépenses hors reversement à l'État au titre du plafonnement du droit fixe dû par les entreprises ferroviaires et hors frais de gestion prélevés par les services de la direction générale des finances publiques dans le cadre du versement à l'Autorité de la taxe pour frais de contrôle versée par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

Le fonds de roulement de l'Autorité a dû être mobilisé pour couvrir l'écart entre les ressources financières de l'Autorité et le montant de ses dépenses, les premières étant restées à un niveau stable depuis 2017 tandis que les secondes ont augmenté pour accompagner l'élargissement des missions de l'Autorité (renforcement des missions et compétences dans le secteur ferroviaire en 2018, extension du périmètre d'intervention à trois nouveaux secteurs en 2019) et la croissance de ses effectifs (relèvement du plafond des emplois autorisés de 75 ETPT en 2017 à 94 ETPT en 2020). Il baisse ainsi de 3,5 millions d'euros entre 2019 et 2020.

Dans un objectif de maîtrise des charges et d'optimisation de ses modes de fonctionnement et d'organisation, l'Autorité a engagé ou poursuivi en 2020 deux chantiers majeurs, qui aboutiront en 2021 :

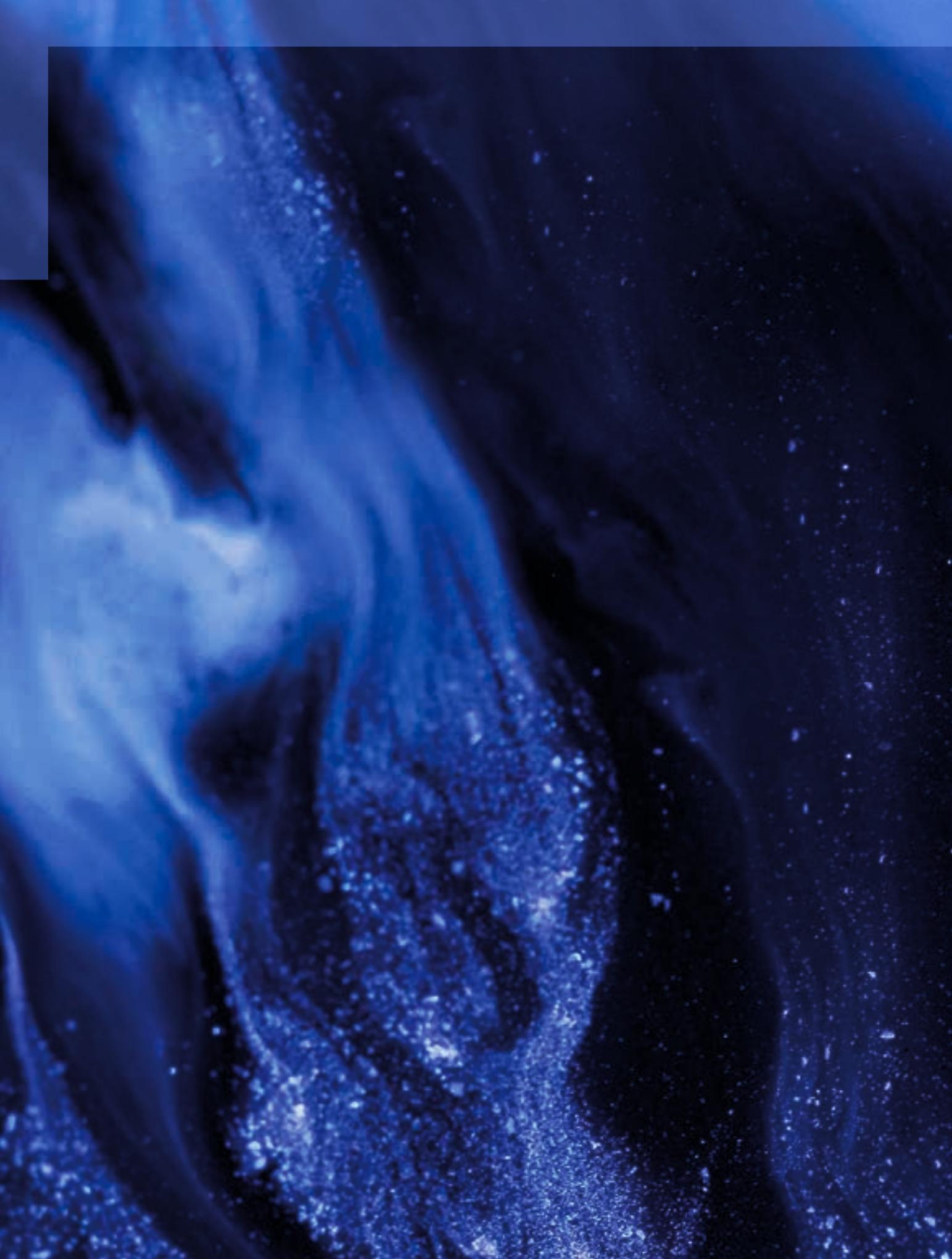
- le regroupement de tous ses services sur un site unique (contre un site parisien et un site manceau);

• la mise en place d'une nouvelle organisation des services d'instruction, en « mode projet », plus agile, permettant d'utiliser au mieux les ressources de l'Autorité pour faire face à l'élargissement significatif de ses missions et compétences ainsi qu'aux délais fortement contraints dont elle dispose pour rendre ses avis et décisions. Un fonctionnement plus souple en « mode projet », en facilitant une action transversale ainsi que la confrontation des points de vue et des expertises (technico-économiques, juridiques, financières et en matière d'analyse de données), doit également contribuer à l'effectivité de l'action du régulateur. Enfin, cette nouvelle organisation doit permettre d'offrir un environnement de travail stimulant et un niveau de responsabilité élevé aux agents de l'Autorité, en accompagnant leur montée en compétence.

### Mutualisation avec les services d'autres autorités ou avec les services de l'administration de l'État

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

- participation aux échanges biennuels instaurés depuis 2017 entre les Présidents de plusieurs autorités ;
- partage d'expériences et de « bonnes pratiques », réalisation de parangonnages sur des questions comme la déontologie, les pratiques salariales, l'actualité juridique ayant trait à l'évolution du droit de la fonction publique, etc. ;
- en termes de mobilité RH, mise en œuvre d'un réseau de diffusion inter AAI-API des offres d'emploi ;
- constitution d'un groupement de commandes en 2017, pour une durée de quatre ans, avec l'Autorité des marchés financiers (AMF), l'Agence française de lutte contre le dopage (AFLD), l'Autorité de régulation des communications électroniques et des postes (ARCEP), la Haute autorité pour la diffusion des œuvres et la protection des droits sur Internet (Hadopi) et le Haut conseil du commissariat aux comptes (H3C), pour les prestations relatives à la fourniture de titres de transport ainsi que les prestations annexes (réservations d'hôtels) s'inscrivant dans le cadre des missions effectuées par les agents ;
- participation au groupement de commandes permanent piloté par la direction des achats de l'État depuis l'adhésion de l'Autorité en 2019.



69

Merci à nos  
collaborateurs

# Merci





Annexes :  
avis et  
décisions





# Annexes : avis et décisions



## Règlements de différend

### > Décision n° 2020-019 du 28 février 2020

Règlement du différend entre la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et SNCF Voyageurs relatif à la détermination du nombre d'emplois devant être transférés en cas de changement de titulaire de lots du contrat de service public de transport ferroviaire de voyageurs conclu entre la région et SNCF Voyageurs

### > Décision n° 2020-044 du 30 juillet 2020

Règlement du différend entre la région Hauts-de-France et SNCF Voyageurs concernant la transmission d'informations relatives à l'organisation ou à l'exécution des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et aux missions faisant l'objet du contrat de service public conclu entre la région et SNCF Voyageurs

## Procédures en manquement

### > Décision n° 2020-008 du 23 janvier 2020

Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de SNCF Mobilités, devenu SNCF Voyageurs, pour méconnaissance des règles de séparation comptable

### > Décision n° 2020-033 du 28 mai 2020

Mise en demeure de SNCF Voyageurs pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2020

### > Décision n° 2020-034 du 28 mai 2020

Mise en demeure de FRET SNCF pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'accès aux installations de service des centres d'entretien et aux prestations qui y sont fournies pour l'horaire de service 2020

### > Décision n° 2020-035 du 28 mai 2020

Mise en demeure de SNCF Réseau pour méconnaissance des décisions de l'Autorité n° 2013-016 à 2013-019 du 1<sup>er</sup> octobre 2013

## Test d'équilibre économique

### > Décision n° 2020-002 du 9 janvier 2020

Demande de test d'équilibre économique formulée par la Région Occitanie concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Toulouse notifié par la société Flixtrain

### > Décision n° 2020-003 du 9 janvier 2020

Demandes de test d'équilibre économique formulées par les Régions Bourgogne-Franche-Comté et Auvergne-Rhône-Alpes concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Lyon notifié par la société Flixtrain

### > Décision n° 2020-004 du 9 janvier 2020

Demande de test d'équilibre économique formulée par la Région Hauts-de-France concernant l'exploitation d'un nouveau service librement organisé de transport ferroviaire entre Paris et Bruxelles (via Saint-Quentin) notifié par la société Flixtrain

## Projets de textes réglementaires

- > Avis n° 2020-030 du 30 avril 2020  
Projet de décret relatif aux modalités d'obligation d'assurance pour les opérateurs ferroviaires non soumis à l'exigence de licence d'entreprise ferroviaire
- > Avis n° 2020-050 du 3 septembre 2020  
Projet de décret relatif aux conditions d'application des articles L.1115-1, L.1115- 3 et L.1115-5 du code des transports
- > Avis n° 2020-061 du 17 septembre 2020  
Projet d'arrêté relatif aux autorisations temporaires de circulation ferroviaire aux fins d'essai
- > Avis n° 2020-064 du 8 octobre 2020  
Projet de décret relatif à la gestion et à l'exploitation des gares de voyageurs principalement utilisées par les services publics de transports ferroviaire de voyageurs
- > Avis n° 2020-069 du 22 octobre 2020  
Projet de décret relatif au transfert de gestion de lignes ferroviaires d'intérêt local ou régional à faible trafic et au transfert de missions de gestion de l'infrastructure sur de telles lignes, et portant diverses autres dispositions
- > Avis n° 2020-078 du 3 décembre 2020  
Projet de décret relatif à la sécurité et à l'interopérabilité ferroviaires de la partie française de la liaison fixe trans-Manche
- > Avis n° 2020-081 du 10 décembre 2020  
Projet de décret relatif aux conditions d'application des articles L.1115-1, L. 1115-3 et L.1115-5 du code des transports

## Document de référence du réseau (DRR)

- > Avis n° 2020-011 du 30 janvier 2020  
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs et FRET SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour l'horaire de service 2020
- > Décision n° 2020-012 du 30 janvier 2020  
Fixation de délais de réponse aux demandes d'accès aux installations de service visées à l'annexe II, point 2 de la directive 2012/34/UE et de fourniture de services dans lesdites installations
- > Avis n° 2020-014 du 6 février 2020  
Document de référence annuel pour l'utilisation du Lien Fixe pour l'horaire de service 2021
- > Avis n° 2020-015 du 6 février 2020  
Document de référence du réseau ferré national modifié pour l'horaire de service 2020 et au document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2021
- > Avis n° 2020-016 du 6 février 2020  
Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023
- > Avis n° 2020-021 du 12 mars 2020  
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Réseau sur les terminaux de marchandises, sur les voies de service et sur certaines installations de service utilisant des voies de service pour l'horaire de service 2021
- > Avis n° 2020-022 du 12 mars 2020  
Fixation de la redevance relative à la prestation de mise à disposition d'espaces industriels sur les voies de service pour l'horaire de service 2020

- > Avis n° 2020-025 du 19 mars 2020  
Fixation des compléments de redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour l'horaire de service 2020
- > Avis n° 2020-049 du 30 juillet 2020  
Fixation des redevances d'infrastructure liées à l'utilisation du réseau ferré national pour les horaires de service 2021 à 2023 (nouvelle saisine du 5 juin 2020)
- > Avis n° 2020-077 du 26 novembre 2020  
Fixation des redevances relatives aux prestations régulées fournies par SNCF Voyageurs et Fret SNCF dans les installations de service des centres d'entretien pour les horaires de service 2020 et 2021

## Document de référence des gares (DRG)

- > Avis n° 2020-020 du 28 février 2020  
Redevances relatives aux prestations régulées fournies dans les gares de voyageurs pour l'horaire de service 2020

## Divers

- > Avis n° 2020-009 du 23 janvier 2020  
Proposition de nomination du président-directeur général de SNCF Réseau
- > Avis n° 2020-036 du 11 juin 2020  
Projet de plan de gestion des informations confidentielles de LISEA
- > Décision n° 2020-037 du 11 juin 2020  
Signature d'un accord de coopération entre l'Établissement public de sécurité ferroviaire et l'Autorité de régulation des transports
- > Avis n° 2020-043 du 16 juillet 2020  
Code de bonne conduite de SNCF Réseau
- > Avis n° 2020-080 du 8 décembre 2020  
Projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2021
- > Avis n° 2020-086 du 22 décembre 2020  
Accord dit « RUC OMRC 2020 » sur la répartition des coûts d'exploitation de la liaison fixe trans-Manche

# Autocars

## Collecte de données

- > Décision n° 2020-006 du 23 janvier 2020  
Transmission d'informations par les entreprises réalisant des services réguliers interurbains de transport routier de personnes
- > Décision n° 2020-007 du 23 janvier 2020  
Transmission d'informations par les exploitants d'aménagements routiers
- > Décision n° 2020-068 du 15 octobre 2020  
Tenue du registre public des gares routières et autres aménagements routiers prévu à l'article L.3114-10 du code des transports

## Règlement de différend

- > Décision n° 2020-042 du 16 juillet 2020  
Règlement du différend entre la société FlixBus France et la société Transdev Mont-Saint-Michel relatif au tarif d'accès du parking P7 du Mont-Saint-Michel



## Collecte de données

> Décision n° 2020-031 du 14 mai 2020

Modification de la décision n° 2018-012 du 19 février 2018 relative à la transmission d'informations par les concessionnaires d'autoroute et par les sociétés visées à l'article L.122-32 du code de la voirie routière

> Décision n° 2020-067 du 15 octobre 2020

Transmission régulière à l'Autorité de régulation des transports des documents de la consultation, des candidatures et des offres des marchés de travaux passés par les concessionnaires d'autoroutes

## Procédure en manquement

> Décision n° 2020-013 du 30 janvier 2020

Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la société Atlandes pour manquement aux obligations de communication de documents et d'informations prévues par les articles L.1264-2 du code des transports et L.122-31 du code de la voirie routière, ainsi qu'aux obligations prévues par la décision de l'Autorité n° 2018-006 du 31 janvier 2018 relative à la fixation du contenu du dossier de présentation des projets de marchés et d'avenants passés par les concessionnaires d'autoroutes

## Avis sur les projets de textes réglementaires

> Avis n° 2020-058 du 10 septembre 2020

Projet de décret relatif aux obligations s'appliquant aux conventions de délégation autoroutières en matière de transition écologique ainsi que sur le projet d'arrêté modifiant l'arrêté du 8 août 2016 fixant les conditions d'organisation du service public sur les installations annexes situées sur le réseau autoroutier concédé

## Commission des marchés des sociétés concessionnaires

> Avis n° 2020-027 du 2 avril 2020

Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

> Avis n° 2020-028 du 2 avril 2020

Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA)

> Avis n° 2020-040 du 25 juin 2020

Composition de la commission des marchés de la société des Autoroutes et tunnel du Mont-Blanc (ATMB)

> Avis n° 2020-047 du 30 juillet 2020

Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

> Avis n° 2020-048 du 30 juillet 2020

Composition de la commission des marchés de la société des autoroutes Rhône-Alpes (AREA)

> Avis n° 2020-059 du 17 septembre 2020

Composition de la commission des marchés de la société COFIRROUTE

## Contrôle des contrats d'exploitation des installations annexes

### > Avis n° 2020-024 du 19 mars 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire de la Chaberte sur l'autoroute A57 par la société ESCOTA

### > Avis n° 2020-029 du 30 avril 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique généraliste de l'aire de Meillac sur l'autoroute A10 par la société ASF

### > Avis n° 2020-038 du 18 juin 2020

Procédure de passation des contrats d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur les aires de Keskastel Est sur l'A4 (lot 1), Keskastel Ouest sur l'A4 (lot 2), Ressons Ouest sur l'A1 (lot 3), Saint-Léger sur l'A1 (lot 4), Souchez sur l'A26 (lot 6), Urvillers sur l'A26 (lot 7) et Vémars Est sur l'A1 (lot 8) par la société SANEF

### > Avis n° 2020-039 du 18 juin 2020

Procédure de passation du contrat portant sur la conception, la construction, l'exploitation, l'entretien et la maintenance d'installations annexes à caractère commercial assurant des activités de distribution de carburants, de restauration, de boutique généraliste et spécialisée de l'aire de services de DUTTLENHEIM (nom provisoire) sur l'autoroute A355 par la société ARCOS

### > Avis n° 2020-041 du 30 juillet 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique (Lot 1) sur l'aire de l'Esterel sur l'autoroute A8 par la société ESCOTA

### > Avis n° 2020-046 du 30 juillet 2020

Procédures de passation de contrats d'installations annexes à caractère commercial sur le domaine public autoroutier concédé de la société concessionnaire Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

### > Avis n° 2020-051 du 10 septembre 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire de l'Arc de l'Autoroute A8 (lot n° 1) par la société ESCOTA

### > Avis n° 2020-052 du 10 septembre 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique (Lot 1) sur l'aire Beausoleil sur l'autoroute A8 par la société ESCOTA

### > Avis n° 2020-053 du 10 septembre 2020

Procédure de passation des contrats d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur les aires de La Courneuve Est et Ouest sur l'A1 (lot 1), l'Obrion sur l'A31 (lot 2), Loisy sur l'A31 (lot 3), Saint-Rémy sur l'A31 (lot 5) et Sommesous sur l'A26 (lot 6) par la société concessionnaire des autoroutes du Nord et de l'Est de la France (SANEF)

### > Avis n° 2020-054 du 10 septembre 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique, de restauration et de boutique de produits régionaux de l'aire de Saugon Est de l'Autoroute A10

### > Avis n° 2020-055 du 10 septembre 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique (Lot 1) sur l'aire de la Scoperta sur l'autoroute A8 par la société ESCOTA

### > Avis n° 2020-056 du 10 septembre 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de boutique et de restauration de l'aire de Toulouse Sud Nord de l'Autoroute A61

### > Avis n° 2020-057 du 10 septembre 2020

Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire de Vidauban Nord de l'Autoroute A8 (lot n° 1) par la société ESCOTA

- > Avis n° 2020-065 du 15 octobre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire de Brumath Ouest sur l'autoroute A4 (lot 2) par la société SANEF
- > Avis n° 2020-066 du 15 octobre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique sur l'aire de Corbières Nord sur l'Autoroute A61 par la société ASF
- > Avis n° 2020-070 du 5 novembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique (lot n° 1) sur l'aire de Bréguières Sud sur l'Autoroute A8 par la société ESCOTA
- > Avis n° 2020-071 du 5 novembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire du Mas d'Agenais sur l'Autoroute A62 par la société ASF
- > Avis n° 2020-072 du 12 novembre 2020  
Procédures de passation des contrats d'exploitation des activités de restauration et de boutique sur les aires de Saint-Ambreuil sur l'A6, Jonchets les Récompenses et Jonchets Grande Paroisse sur l'A5, Gevrey Ouest sur l'A31 et d'Ecot sur l'A36 par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)
- > Avis n° 2020-073 du 12 novembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et d'énergie, de boutique et de restauration sur l'aire des Haras ainsi que du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants et d'énergie sur l'aire du Domaine d'Harcourt, situées sur l'autoroute A28 par la société Autoroute de Liaison Seine Sarthe (ALIS)
- > Avis n° 2020-074 du 19 novembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur les aires de Baralle sur l'A26 (lot 1), de Champ-Roland sur l'A26 (lot 3), de Graincourt sur l'A2 (lot 4), de Hardivilliers sur l'A16 (lot 5), de Mont-de-Nizy sur l'A26 (lot 6), de Rumaucourt sur l'A26 (lot 7) par la société SANEF
- > Avis n° 2020-075 du 19 novembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration (activité facultative) et de boutique sur l'aire de Saint-Eloi, située sur l'autoroute A25, par la société SANEF
- > Avis n° 2020-076 du 26 novembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire d'Ecot sur l'A36 par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)
- > Avis n° 2020-079 du 3 décembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation des activités de distribution de carburants, de restauration et de boutique sur l'aire de Mornas-les-Adrets sur l'Autoroute A7 par la société ASF
- > Avis n° 2020-082 du 10 décembre 2020  
Procédures de passation des contrats d'exploitation des activités de distribution de carburants et de boutique sur les aires d'Agen Porte d'Aquitaine sur l'autoroute A62 (lot 1) et de Port Lauragais Sud sur l'autoroute A61 (lot 1) par la société Autoroutes du Sud de la France (ASF)
- > Avis n° 2020-084 du 17 décembre 2020  
Procédure de passation du contrat d'exploitation pour l'exercice d'une activité de station de bornes de recharge à très haute puissance ouverte au public pour véhicules électriques sur les aires de Jonchets Grande Paroisse (A5), Jonchets les Récompenses (A5), Dracé (A6), Gevrey Ouest (A31), Ecot (A36), Pont Val de Saône (A39), Pont Chêne d'Argent (A39) et, en variante, les aires d'Achères Ouest (A6) et de Saint-Ambreuil (A6) par la société Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR)

## Contrôle des avenants aux contrats de concession

### > Avis n° 2020-010 du 30 janvier 2020

Projet de deuxième avenant à la convention de concession passée entre l'État et la société Atlandes pour le financement, la conception, l'aménagement, l'élargissement, l'entretien, l'exploitation et la maintenance de la section de l'autoroute A63 entre Salles et Saint-Geours-de-Maremne approuvée par décret n° 2011-85 du 21 janvier 2011

### > Avis n° 2020-023 du 19 mars 2020

Projet de huitième avenant à la convention de concession en vue de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de l'autoroute Blanche B41 entre Gaillard et Le Fayet et de l'autoroute A42 entre Annemasse et Châtillon-en-Michaille approuvée par décret du 2 décembre 1977 et au cahier des charges annexé à cette convention



# Redevances aéroportuaires

## Procédures en manquement

### > Décision n° 2020-032 du 28 mai 2020

Mise en demeure de la société Aéroports de la Côte d'Azur pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'article L.6325-1 du code des transports et des textes pris pour son application

### > Décision n° 2020-062 du 24 septembre 2020

Clôture de la procédure en manquement ouverte à l'encontre de la société Aéroports de la Côte d'Azur pour non-respect des obligations lui incombant au titre de l'article L.6325-1 du code des transports et des textes pris pour son application

## Contrat de régulation économique

### > Avis n° 2020-017 du 17 février 2020

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

## Homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

### > Décision n° 2020-001 du 9 janvier 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020

### > Décision n° 2020-018 du 27 février 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables à l'aéroport de Bâle-Mulhouse à compter du 1<sup>er</sup> avril 2020

### > Décision n° 2020-045 du 30 juillet 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2020

### > Décision n° 2020-060 du 17 septembre 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Nice-Côte d'Azur et Cannes-Mandelieu à compter du 1<sup>er</sup> novembre 2020

### > Décision n° 2020-063 du 29 septembre 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021

### > Décision n° 2020-083 du 17 décembre 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget à compter du 1<sup>er</sup> avril 2021

### > Décision n° 2020-085 du 22 décembre 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires applicables aux aérodromes de Lyon-Bron et de Lyon-Saint Exupéry à compter du 1<sup>er</sup> avril 2021

### > Décision n° 2020-087 du 28 décembre 2020

Demande d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Marseille Provence à compter du 1<sup>er</sup> avril 2021



# Notes



# Notes



# Le kiosque de l'Autorité



Rapports sectoriels (ferroviaire, autocars, autoroutes), bilans semestriels et synthèses des consultations publiques, retrouvez les principales publications sur [autorite-transports.fr](http://autorite-transports.fr)



Retrouvez la base des avis et décisions sur [autorite-transports.fr/avis-et-decisions](http://autorite-transports.fr/avis-et-decisions)



Retrouvez les textes de référence sur [autorite-transports.fr/les-textes-de-reference/](http://autorite-transports.fr/les-textes-de-reference/)



Consultez le glossaire des secteurs régulés par l'Autorité sur [autorite-transports.fr/glossaire/](http://autorite-transports.fr/glossaire/)



@ART\_transports



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

**Directeur de la publication :** Bernard Roman - **Rédacteurs en chef :** Séverine Saint Hubert, cheffe du service de la communication, Jordan Cartier, secrétaire général, Marine Gaignard, directrice de cabinet du Président.

**Ont participé à la réalisation de ce rapport d'activité :** les services de l'ART - Conception et réalisation : LATITUDE - Nantes - 0013/21  
**Crédits photos :** AdobeStock®, Noun Project®, Assemblée nationale, Vincent Colin, Arnaud Derouet pour Studio Photo JM2, GETLINK, IRG-Rail, Sénat, Jean-Baptiste Tailleux - DR Autorité de régulation des transports.

**Impression :** Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 550 exemplaires.

**Dépôt légal :** Juin 2021 - ISSN : 2270-9606.

L'édition 2020 du rapport d'activité de l'Autorité de régulation des transports est consultable en version numérique sur le site [autorite-transports.fr](http://autorite-transports.fr)



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - 75014 Paris  
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

---

**Siège**  
48, boulevard Robert Jarry - CS 81915 - 72019 Le Mans Cedex 2