

RAPPORT D'ACTIVITÉ

2022

Construire une régulation
performante au service
des usagers et de la mobilité

TOME 1
L'activité
en un clin d'œil



SONOMAIRE

RAPPORT D'ACTIVITÉ
2022

Éditorial du Président	P.04
1. L'ART en bref	P.10
2. Les membres du collège	P.16
3. Nos valeurs	P.18
4. Panoramas des transports	P.20
5. Une année active au service des usagers et de la mobilité	P.28
6. Une année marquée par la mise en œuvre de compétences récemment attribuées à l'ART	P.30
7. Bilan de l'action de l'ART en 2022 au regard des enjeux de mobilité actuels	P.34
8. Zoom sur la multimodalité	P.42
9. L'action contentieuse de l'ART : un outil au service de l'amélioration du cadre de régulation	P.46
10. Un régulateur en lien étroit avec son écosystème	P.50
11. Toutes et tous au service des usagers et de la mobilité	P.58
12. Notre organisation et nos moyens	P.60

éditorial



Par Philippe Richert

Président par intérim
de l'ART

Un régulateur au service d'une mobilité de qualité et au meilleur prix, acteur de la transition écologique

Alors que nous venions à peine de nous relever de la crise sanitaire, le contexte géopolitique et le retour de l'inflation en 2022 ont eu des conséquences majeures sur la plupart des secteurs de l'économie. Les transports n'ont pas été épargnés. Au même moment, l'impératif de transition écologique n'a pas disparu, bien au contraire, faisant de la décarbonation des transports un défi qu'il va falloir relever au cours des années à venir si nous voulons atteindre les objectifs nationaux, européens et internationaux, reflétés notamment dans la Stratégie nationale bas-carbone et le Green deal européen.



Pour ce faire, mais aussi pour rendre les meilleurs services de transport possibles aux usagers – citoyens et entreprises –, il est indispensable de disposer d'**infrastructures de transport bien gérées**. Il s'agit ainsi, pour l'ART, de veiller à ce que les gestionnaires d'**infrastructures essentielles** qu'elle régule, en monopole, n'abusent pas de leur pouvoir économique, et de s'assurer que l'accès qui est offert aux différents opérateurs soit équitable, rendant ainsi possible une concurrence loyale entre entreprises.

Acteur à la fois du secteur des transports et du service public en tant qu'autorité publique indépendante, l'ART a, avec près d'une centaine d'avis et décisions adoptés par son collège en 2022, contribué à une plus grande efficacité économique des six secteurs dont le Parlement lui a confié la régulation.

Je suis heureux de vous faire découvrir l'action et les réalisations de l'ART en 2022 à travers un rapport d'activité modernisé et enrichi, constitué de deux tomes : un tome 1, synthétique, destiné à chacun – spécialiste ou non des transports et de la régulation –, qui permet de parcourir « L'activité de l'ART en un clin d'œil » et un tome 2, qui présente « Toute l'activité par secteur » et propose une plongée plus approfondie dans chacun des secteurs régulés.

Vous découvrirez dans le tome 1 tout ce qu'il faut savoir pour comprendre comment l'ART a contribué en 2022 à améliorer le fonctionnement économique du secteur des transports et à répondre aux préoccupations des Français concernant la mobilité. Pour entrer en matière, vous trouverez tout d'abord les valeurs qui guident l'action de l'ART, son rôle dans le secteur des transports, ainsi qu'un panorama chiffré des six secteurs régulés par l'ART. Vient ensuite une présentation générale de ses principales réalisations de l'année 2022 au regard de trois enjeux majeurs de la mobilité aujourd'hui : la transition écologique, la maîtrise des prix des transports

et la qualité de service. Vous découvrirez également les liens que l'ART entretient avec l'écosystème des transports, et plus largement avec les différentes parties prenantes : appui aux travaux du Parlement dans le cadre d'auditions régulières, échanges avec les autres autorités indépendantes ou ses homologues européens. Vous y trouverez enfin des pages dédiées à l'action quasi-juridictionnelle et contentieuse du régulateur, l'année 2022 correspondant à la première saisine de la commission des sanctions de notre institution par le collège de l'ART – une première de son histoire.

“

L'ART a, avec près d'une centaine d'avis et décisions adoptés par son collège en 2022, contribué à une plus grande efficacité économique des six secteurs dont le Parlement lui a confié la régulation.



Dans le tome 2 du rapport d'activité, vous trouverez une présentation complète de l'action de l'ART dans chacun des secteurs régulés, avec une nouveauté cette année : en application de la valeur de dialogue chère à l'ART, nous avons le plaisir de donner la parole à un certain nombre d'opérateurs économiques et de partenaires de l'ART qui ont bien voulu s'exprimer dans ce rapport d'activité. Je les en remercie chaleureusement et vous invite à retrouver leurs témoignages dans les rubriques « La parole à... ».

Tout au long de l'année 2022, l'ART s'est attachée à construire une régulation toujours plus performante au service des usagers et de la mobilité.

Ainsi, dans le secteur ferroviaire, l'ART a continué son action en faveur d'un meilleur fonctionnement du système ferroviaire grâce à deux réalisations majeures.

L'ART a, en premier lieu, publié en février 2022 la deuxième édition de son étude sur l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport de voyageurs, contribuant à éclairer les parties prenantes – Parlement, Gouvernement, gestionnaire d'infrastructures essentielles, entreprises ferroviaires – sur l'avancement de l'ouverture à la concurrence. Fondée sur des diagnostics étayés et partagés avec l'ensemble des acteurs concernés, cette étude a permis de mettre en lumière les freins encore nombreux à une ouverture à la concurrence réussie dans le secteur ferroviaire et de formuler les actions concrètes permettant d'y remédier.

Elle a, en second lieu, travaillé avec le gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau, à une tarification permettant une utilisation plus intensive du réseau ferroviaire. À l'heure où le report modal fait partie des leviers mis en avant par la France dans sa *Stratégie nationale bas-carbone*, il apparaît indispensable que l'utilisation du réseau puisse être maximisé. La tarification de l'accès à l'infrastructure ferroviaire a ainsi été restructurée afin de permettre une meilleure utilisation du réseau et de faciliter l'augmentation des circulations. Cette nouvelle tarification couvrira la période allant de 2024 à 2026.

Dans les transports urbains en Île-de-France, l'ART a continué en 2022 à préparer l'ouverture à la concurrence des services de métro et de RER, en lien avec le gestionnaire d'infrastructure, la RATP, et Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France.

L'année 2022 a ainsi été marquée par l'approbation du plan de gestion des informations confidentielles (PGIC) de la RATP relatif aux activités de gestion technique de l'infrastructure du réseau Grand Paris Express, qui doit contribuer à la mise en place d'un accès transparent, équitable et non discriminatoire à ce réseau pour tous les opérateurs de transport qui seront sélectionnés par Île-de-France Mobilités dans le cadre d'appels d'offres. De plus, 2022 a permis une montée en puissance de la régulation des services de sûreté (sécurité, recueil social, etc.) fournis par la RATP, contribuant à la maîtrise des coûts et des tarifs de ces prestations.

Dans le secteur des autoroutes concédées par l'État, l'ART a mis son expertise au service d'un meilleur équilibre des négociations entre l'État concédant et les sociétés concessionnaires d'autoroutes par une plus grande transparence du secteur autoroutier. Trois contributions phares peuvent être retenues.

Tout d'abord, l'ART a apporté une contribution importante aux réflexions sur l'échéance des concessions historiques, qui doit intervenir prochainement (entre 2031 et 2036). Il est en effet urgent de préparer ces échéances qui, si elles paraissent lointaines, sont en fait très proches au vu de l'échelle de temps de la gestion d'infrastructures telles que les autoroutes concédées. Comme en attestent les débats encore récents sur le sujet et le poids du secteur – 80 % des autoroutes françaises et 10 Md € de péage par an –, la gestion de la fin des contrats historiques et la préparation de l'après-concession doivent être préparées au mieux.

Il apparaît ainsi indispensable de capitaliser sur l'expérience acquise lors des décennies passées afin d'apporter les améliorations nécessaires au modèle concessif. Sur la base de son expertise technico-économique acquise depuis 2016, d'analyses spécifiques, d'échanges avec le secteur et également des enseignements fournis par la recherche économique en la matière, l'ART a proposé différentes évolutions visant à éclairer le Gouvernement dans la définition du futur modèle de gestion du réseau autoroutier. Elle a également formulé des pistes d'action pour mieux réguler les autoroutes concédées.

“

Dans le secteur des autoroutes concédées par l'État, l'ART a mis son expertise au service d'un meilleur équilibre des négociations entre l'État concédant et les sociétés concessionnaires d'autoroutes par une plus grande transparence du secteur autoroutier.

de concessions, dans ses négociations avec les concessionnaires.

Enfin, le régulateur a également mis ses compétences au profit des enjeux environnementaux : il a notamment veillé à ce que les investissements de transition écologique se fassent de manière efficiente, qu'il s'agisse du déploiement des bornes de recharge électrique, de la mise en place de voies de covoiturage, ou des voies en « flux libre » (sans barrière de péage) sur le réseau concédé.

S'agissant du secteur des autocars libéralisés et des gares routières, en 2022, le régulateur économique des transports a continué son action en faveur d'une concurrence effective et d'une plus grande qualité de service des gares routières.

Il a ainsi notamment évalué l'impact économique de l'ouverture à la concurrence du marché des autocars interurbains et effectué un suivi du degré de concurrence entre les deux acteurs principaux, Flixbus et Blablacar, afin de s'assurer que la mise en place d'un duopole ne conduisait pas à des problèmes concurrentiels, susceptibles de tirer les prix vers le haut. Il a également mené des travaux avec les exploitants d'une quinzaine de gares routières afin d'améliorer les conditions d'accès des services librement organisés à ces infrastructures essentielles. En ce sens également, ayant constaté que la qualité de service en gares constitue un enjeu pour les opérateurs et les usagers, l'ART a initié un débat sur ce sujet avec les parties prenantes en en faisant le thème central de

ses *Rencontres gares routières 2022* qui ont été présidées par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART.

“

La mise en œuvre de la mission de suivi économique et financier des aérodromes entrant dans son champ de compétence permettra à l'ART d'observer (...) l'évolution des indicateurs économiques et financiers des aéroports en sortie de crise, dans un contexte marqué par la transition écologique du secteur.

Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a consolidé sa régulation, en poursuivant avec rigueur ses missions historiques et en mettant en œuvre avec diligence les nouvelles compétences qui lui ont été confiées par le législateur en 2021.

En contrôlant et approuvant les tarifs des redevances des plus importants exploitants d'aéroports français, l'ART a contribué ainsi à la maîtrise du niveau des tarifs des redevances payées par les compagnies aériennes aux aéroports.

Par ailleurs, elle a travaillé sur le cadre plus général dans lequel s'inscrit son action, en se saisissant des nouvelles compétences issues de la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances. Elle a ainsi fixé les principes généraux que doivent respecter les règles d'allocation comptable entre les périmètres régulé et non régulé pour les aéroports relevant de son champ de compétence et précisé l'interprétation et la portée qui en seront données par l'ART.

Elle a également entrepris les travaux nécessaires à l'élaboration de son premier rapport permettant d'assurer un suivi économique et financier des aérodromes entrant dans son champ de compétence. La mise en œuvre de cette mission permettra à l'ART d'observer, au cours des prochaines années, l'évolution des indicateurs économiques et financiers des aéroports en sortie de crise, dans un contexte marqué par la transition écologique du secteur.





Dans le secteur des données de mobilité, l'ART a accompagné le développement des services numériques de mobilité, telles que les applications et sites internet permettant de consulter des horaires, trouver un itinéraire, consulter l'empreinte carbone d'un déplacement ou encore acquérir les titres de transport nécessaires à la réalisation d'un trajet. L'action de l'ART en la matière vise à contribuer à la décarbonation des transports, les services numériques de mobilité devant, à terme, permettre de réduire la congestion routière et favoriser également l'usage de services de transport moins carbonés comme les transports collectifs. Le régulateur économique des transports a aussi facilité l'accès des usagers à des services de transport au meilleur prix, les services numériques de mobilité devant permettre une comparaison des offres sur le plan tarifaire notamment.

Je voudrais enfin revenir sur des évolutions intervenues à l'ART et en particulier la fin du mandat de Bernard Roman, qui présidait cette maison depuis 2016. Je souhaite saluer son engagement continu au service d'une régulation rigoureuse et efficace. Il a été un Président remarquable, faisant du régulateur économique des transports un acteur respecté, devenu incontournable. Les mandats de Marie Picard et de Cécile George, en tant que membres du collège ont également pris fin. Je veux également rendre hommage à leur engagement sans faille et à leurs contributions de grande qualité au service des missions de l'ART.

Je souhaite enfin remercier chaleureusement les collaboratrices et les collaborateurs de l'ART pour leur expertise et l'engagement continu dont ils font preuve tout au long de l'année, pour le travail considérable qu'ils ont effectué, et la façon dont ils ont contribué à construire une régulation toujours plus performante au service des usagers et de la mobilité.

C'est donc avec enthousiasme que je vous invite à prendre connaissance de l'action et des réalisations de l'ART en 2022 dans le cadre de ce rapport d'activité renouvelé et enrichi.

Philippe Richert,
Président par intérim de l'ART

L'ART EN BREF

**L'Autorité de régulation
des transports a œuvré en 2022
à améliorer le fonctionnement
des transports en France,**

en exerçant les missions que la loi
lui confie. L'ART a ainsi contribué,
par l'engagement de son collège
et de ses agents, à favoriser
une mobilité de qualité,
au meilleur prix et qui s'inscrit
dans la transition écologique.

API

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

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

14 M€ 
**de dotation
budgétaire**
pour 2022

92 
agents
au 31 décembre 2022

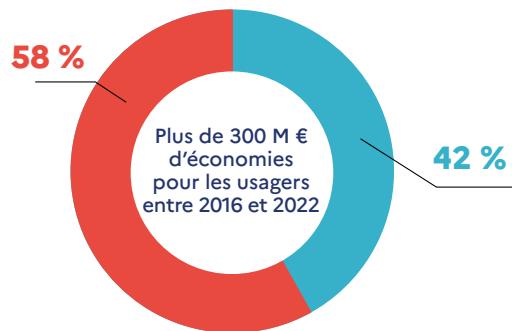
7 
**membres
du collège**

au cours de l'année 2022
dont 2 non permanents

Gains pour l'économie

 **300 M€**

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



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

 **47,5 M€**

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

 **42 nouvelles entreprises**

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

Pour l'année 2022 :

- **4 nouvelles notifications d'entreprises ferroviaires** envisageant d'offrir de nouveaux services ferroviaires librement organisés ont été communiquées à l'ART sur l'année 2022 (3 par Midnight Trains et 1 par SNCF Voyageurs), pour un total de 42 depuis l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- **2 avis de concession** ont été publiés en 2022 par différentes autorités organisatrices de transport, pour l'exploitation :
 - de services de trains Intercités → État, sur les lignes Nantes-Bordeaux et Nantes-Lyon ;
 - des services de trams-trains en Île-de-France → Île-de-France Mobilités, sur les lignes de trams-trains T12 et T13 ;
- **1 appel à manifestation d'intérêt** lancé par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur en 2022 pour l'attribution, après mise en concurrence, de contrats de service public sur deux nouveaux lots ferroviaires régionaux.

Le saviez-vous ?

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

Les services de transport ferroviaire « librement organisés » sont des services commerciaux qui ne sont pas soumis à des obligations de service public par l'État ou les régions. Ils établissent leurs offres « librement », en fonction de la demande. Le transport ferroviaire de voyageurs librement organisé concerne en 2022, en très grande majorité, les trains aptes à la grande vitesse (TAVG).

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

Les missions de l'ART

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

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

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

En matière de contrôle, l'ART intervient notamment :

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

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





Ferroviaire

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



Transports publics urbains en Île-de-France

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



Aéroportuaire

- L'ART régule les redevances aéroportuaires des plus grands aéroports français. Dans ce cadre, elle homologue annuellement les tarifs des redevances aéroportuaires qui lui sont soumis, rend un avis conforme sur les projets de contrats de régulation économique (CRE) et peut, à la demande du ministre chargé de l'aviation civile, rendre un avis consultatif sur le coût moyen pondéré du capital à retenir pour l'élaboration de tels contrats.
- Elle assure une mission de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence afin d'éclairer les décisions publiques.
- Elle est chargée de fixer, par une décision réglementaire, les principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable entre les activités régulées (notamment les activités aéroportuaires) et celles qui ne le sont pas (notamment les activités commerciales).



Autoroutier

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



Transport routier de voyageurs

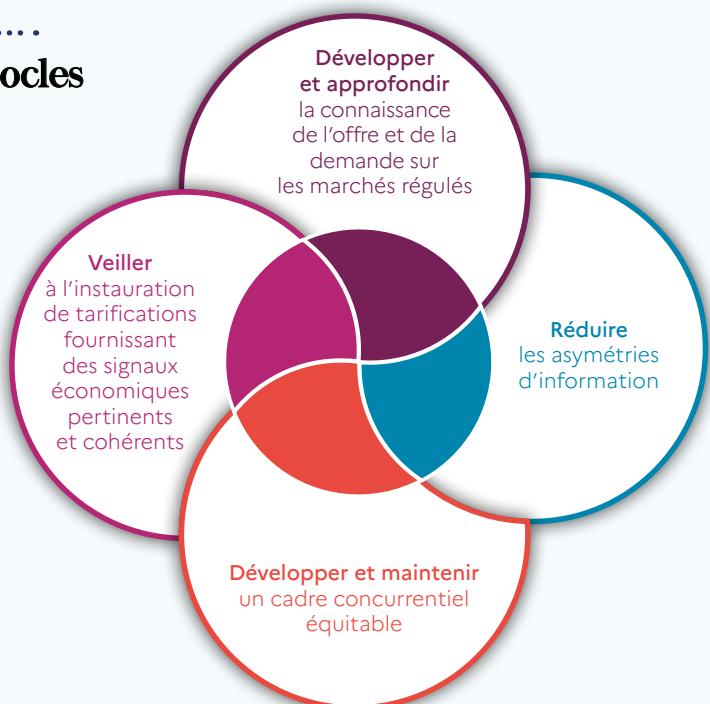
- L'ART régule les transports par autocar librement organisés qui assurent une liaison interurbaine de 100 kilomètres ou moins.
- Elle contrôle les règles d'accès aux gares routières et aux aménagements de transport routier afin d'assurer les conditions d'une concurrence effective.
- Elle a un pouvoir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



Services numériques et données de mobilité

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

Les 4 piliers socles de l'ART



Les membres DU COLLÈGE

Leur mandat s'est achevé en 2022



Bernard Roman

Nommé président de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), devenue l'Autorité de régulation des transports (ART), par décret du Président de la République, en date du 2 août 2016, le mandat de Bernard Roman a pris fin le 2 août 2022.

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, adjoint au maire de Lille et vice-président de la Communauté urbaine. 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 et premier vice-président du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais de 2004 à 2012. Élu député du Nord entre 1997 et 2016, il démissionne de son mandat de député en juillet 2016 à la suite de sa nomination à la présidence de l'ART.

Marie Picard

Membre non permanent du collège, nommée par décret en date du 22 août 2016, sur proposition du Gouvernement, Marie Picard a quitté ses fonctions le 22 août 2022.

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 du tribunal administratif en 1985. 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'État, elle est conseillère d'État de février 2012 à août 2020.

Cécile George

Membre non permanent du collège, nommée par décret en date du 22 décembre 2016, sur proposition du Gouvernement, Cécile George a quitté ses fonctions le 10 novembre 2022.

Ingénierie des Mines, Cécile George conseillait également la Commission européenne sur les interconnexions électriques et enseignait 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.

Le collège actuel

Philippe Richert

Nommé vice-président par décret du Président de la République en date du 9 novembre 2018, sur proposition du Président du Sénat, Philippe Richert est président par intérim de l'ART depuis le 4 août 2022. Ancien professeur de sciences naturelles, Philippe Richert a réalisé une carrière de près de 20 ans au sein de l'Éducation nationale. Élu pour la première fois au Conseil général du Bas-Rhin en 1982, il en exerça la présidence de 1998 à 2008. Devenu sénateur du Bas-Rhin en 1992, il occupa successivement les fonctions de vice-président et de questeur entre 2004 à 2010. Il est élu président du Conseil régional d'Alsace en 2010. La même année, il est nommé ministre chargé des collectivités territoriales au sein du Gouvernement de François Fillon. En 2016, il devient président de l'Association des Régions de France en tant que Président de la nouvelle région Grand Est.



Florence Rousse

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

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

Patrick Vieu

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

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

Sophie Auconie

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

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

NOS valeurs

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

Indépendance

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



Expertise



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



Dialogue

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



Transparence

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



Panoramas DES TRANSPORTS

Panorama de la mobilité

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

Voyageurs et marchandises transportés

2019 2020 2021



> VOYAGEURS (Mds.km)

992 → 787 → 860



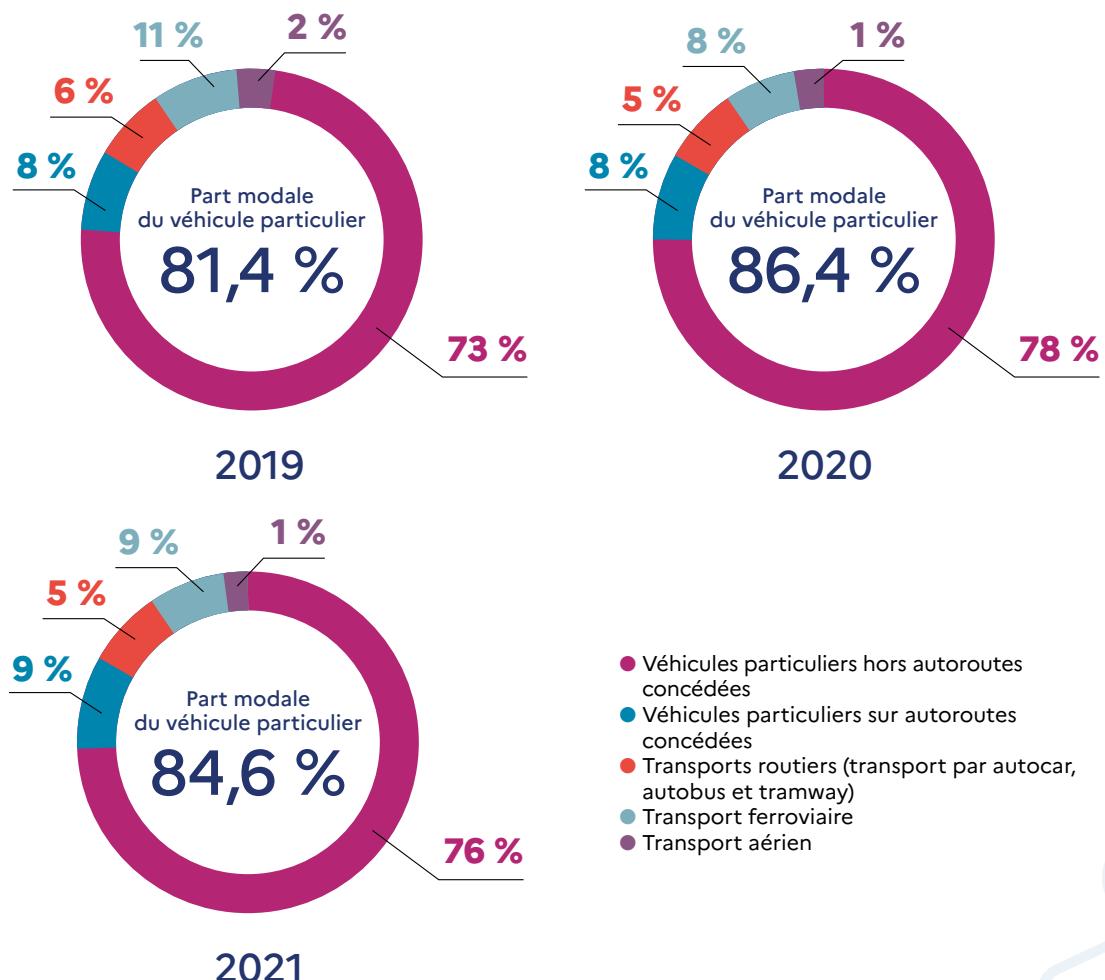
> FRET (Mds.km)

338 → 325 → 335

Sources : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires et ART
Note : les données « Voyageurs » comprennent les véhicules particuliers, le transport routier (autocar, autobus et tramway), le transport ferré (trains à grande vitesse, trains Intercités, trains express régionaux (TER), réseau express régional (RER), trains Transilien, métro en Île-de-France et hors Île-de-France) et le transport aérien.

Répartition des déplacements par mode de transport en France

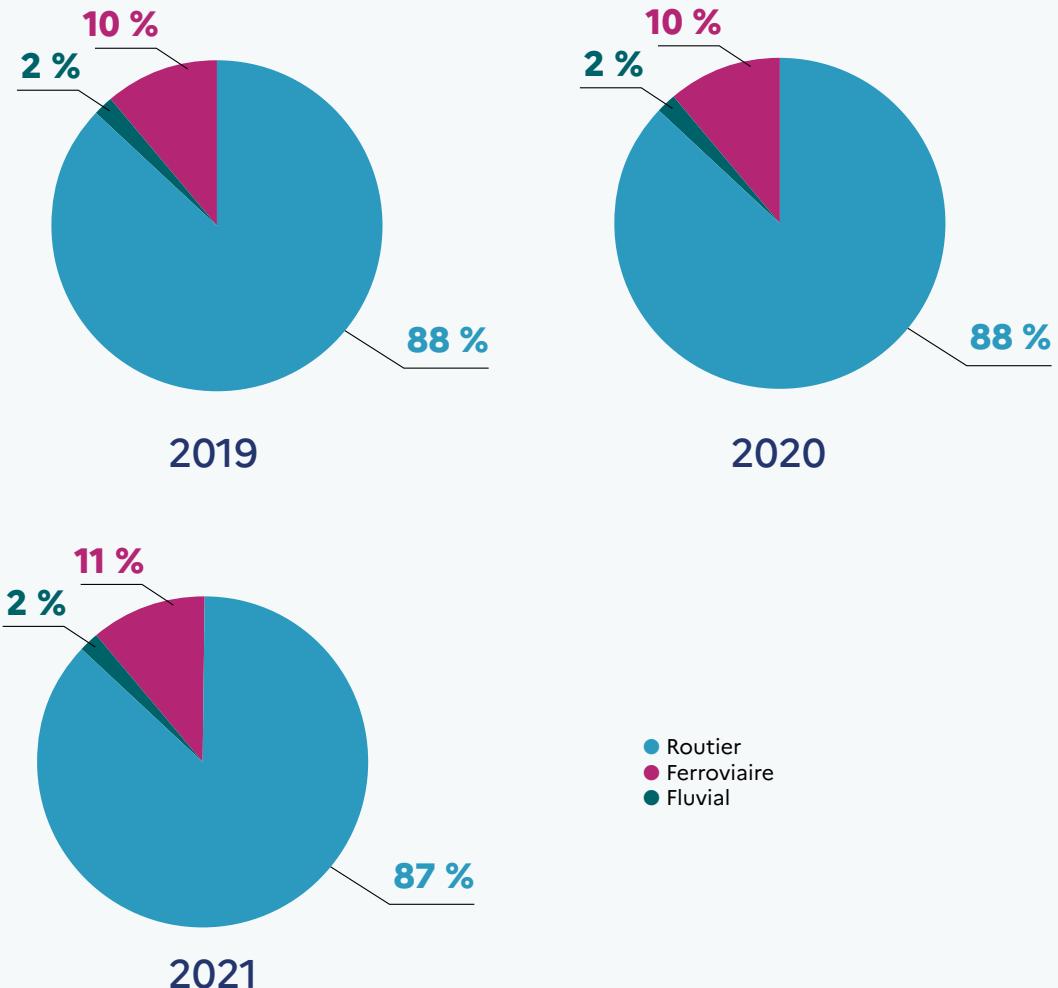
Parts modales voyageurs (en voyageurs.km)



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



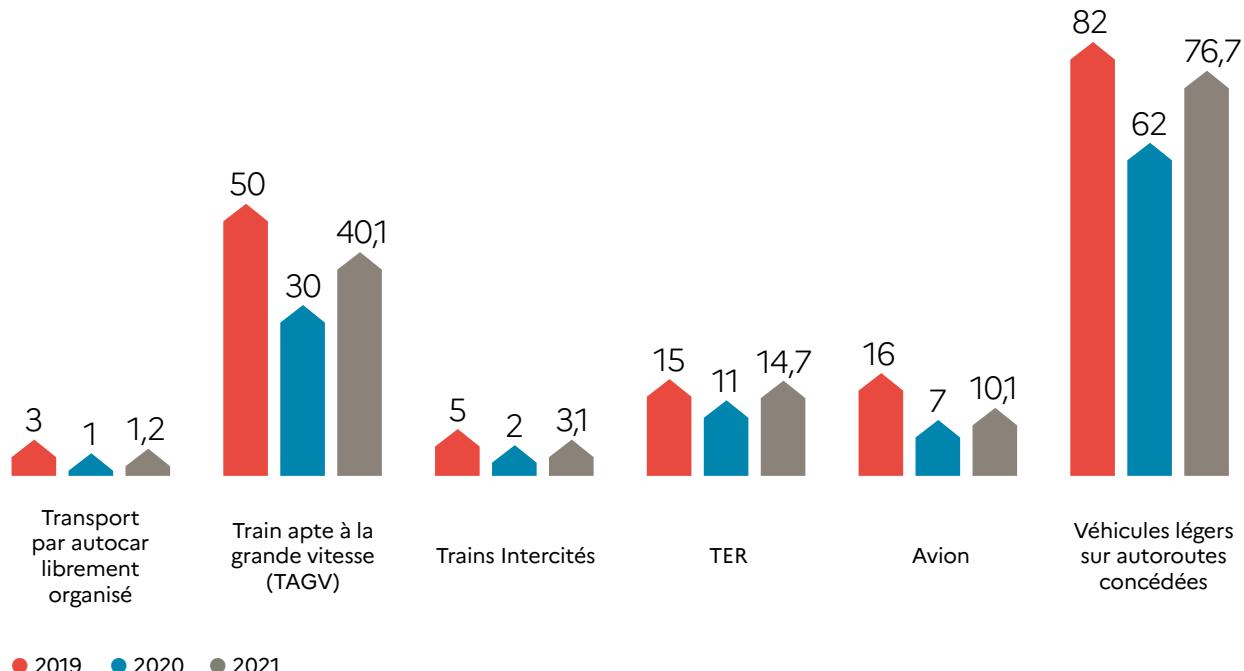
Parts modales fret (en tonnes.km)



Note : pour effectuer une comparaison simple entre les différents modes de transports, notamment ceux entrant dans le périmètre de régulation de l'Autorité, chaque déplacement est comptabilisé par la distance qu'il parcourt, ainsi un voyageur. km ou une tonne.km représente le trajet d'un km parcouru par un voyageur ou par une tonne de marchandise. Sans cela, les déplacements à longue distance qui concentrent une partie importante des kilomètres parcourus (et des émissions de GES) ne se verrait que peu car ils ne concernent qu'une partie très mineure des déplacements.

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

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



● 2019 ● 2020 ● 2021

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

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



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

30 %

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

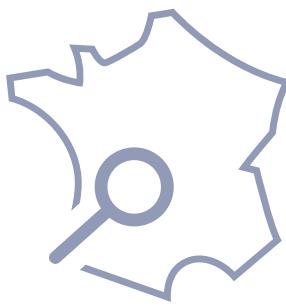
	2019	2020	2021
136	113	126	

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

Pour effectuer une comparaison simple entre les différents modes de transports, notamment ceux entrant dans le périmètre de régulation de l'Autorité, chaque déplacement est comptabilisé par la distance qu'il parcourt, ainsi un voyageur.km ou une tonne.km représente le trajet d'un km parcouru par un voyageur ou par une tonne de marchandise. Sans cela, les déplacements à longue distance qui concentrent une partie importante des kilomètres parcourus (et des émissions de GES) ne se verrait que peu car ils ne concernent qu'une partie très mineure des déplacements.

Source : Citepa/baromètre format Secten

Panorama des transports en France



Secteur ferroviaire

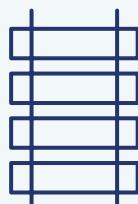
511 millions kg eqCO₂
émis*
(émissions en équivalent CO₂ totales estimées)

6,9 g eqCO₂
par voyageur.km*
(émissions moyennes estimées
du parcours d'1 km par passager)

 **23**
entreprises ferroviaires
fournissant des services de fret*
(transport de marchandises)

49 110 km
de voies (2^e réseau européen)

4
entreprises ferroviaires
fournissant des services
aux voyageurs



74 Mds
de voyageurs.km*

 **2 800**
gares de voyageurs
régulièrement
desservies*



36 Mds
de tonnes.km
transportées*

Transport routier de voyageurs



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

entre
1,2 et **1,4** Md
de voyageurs.km*

27,6 g eqCO₂ par voyageur.km*
(émissions moyennes estimées du parcours d'1 km par passager)

50,3 millions kg eqCO₂*
(émissions en équivalent CO₂ totales estimées)

230
aménagements desservis
dont 67 gares routières*

Secteur autoroutier



environ
12 000 km
de réseau autoroutier
en France



19 concessionnaires d'autoroutes
qui gèrent : **77 %** du réseau
autoroutier national
dont 95 % par les trois principaux groupes
de sociétés concessionnaires d'autoroutes

15 milliards kg eqCO₂
émis pour les poids lourds*,
(émissions en équivalent CO₂ totales estimées)
soit 995 g par poids lourd.km (émissions du
parcours d'1 km par poids lourd)

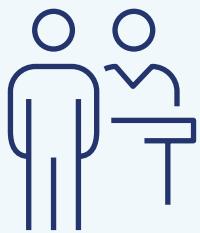
77 milliards kg eqCO₂ émis
pour les véhicules particuliers*,
(émissions en équivalent CO₂ totales estimées)
soit 138 g par voyageur.km (émissions du parcours
d'1 km par véhicule particulier)

* Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

Transports guidés en Île-de-France

66

gares de RER
gérées par la RATP



302

stations de métro

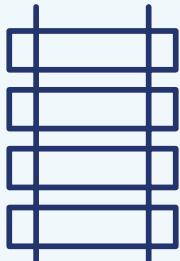


223 km

de réseau de métro
et

123 km

de lignes RER*
gérées par la RATP



2,6 g eqCO₂

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



2,5 g eqCO₂

émis pour le métro
par voyageur.km*

5,3 Mds

de voyageurs.km pour le métro*

3,8 Mds

de voyageurs.km pour le RER*

68

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



Secteur aéroportuaire

8

**exploitants
d'aéroports régulés
qui représentent en France :**



**83 % du transport aérien
commercial de voyageurs**
(en nombre de passagers)

**94 % du transport
aérien commercial de fret**
(en tonnes de fret)

10,3 milliards kg
eqCO₂ (en 2020)

(émissions en équivalent CO₂ totales estimées)

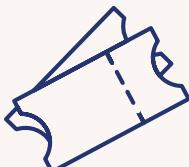


83,5 g eqCO₂
par voyageur.km (en 2020)

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

Données et services numériques de mobilité

739



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

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

53 

**services publics
d'information**

24

**services
privés d'information**



* Chiffres pour 2021, les chiffres pour 2022 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

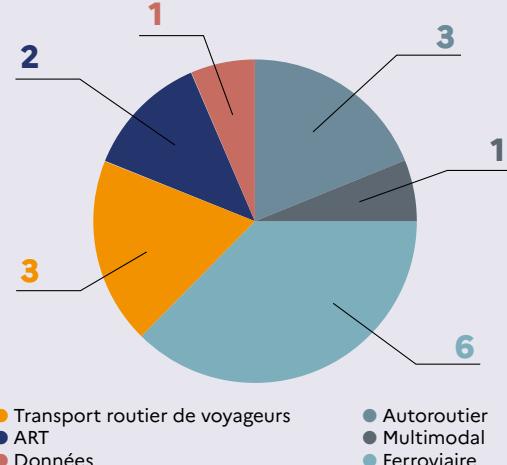
Une année active AU SERVICE DES USAGERS ET DE LA MOBILITÉ

L'ART en action !

Avis, décisions, rapports et études, séances de collège, auditions, consultations publiques, contentieux : 2022 a été une année particulièrement active pour l'ART, dont le collège et les agents oeuvrent au quotidien pour assurer une régulation performante dans les six secteurs des transports relevant de sa compétence.

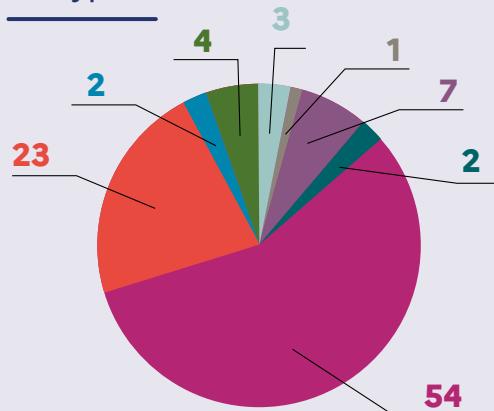
16 rapports et études

Par secteur



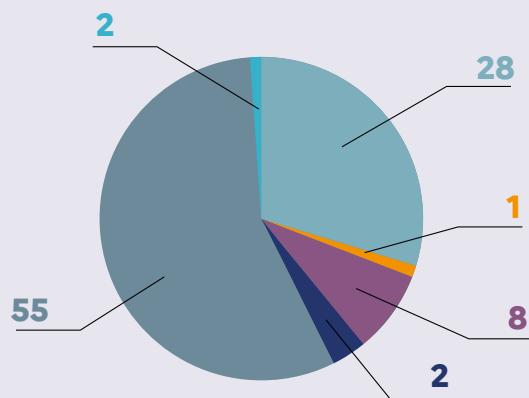
96 avis et décisions

Par type



- Décisions et avis juridiquement contraignants
- Décisions et avis consultatifs
- Décisions de fonctionnement interne
- Décisions de collecte régulière de données
- Pouvoir réglementaire supplémentaire
- Lignes directrices
- Décision portant règlement de différends
- Procédures en manquement et mises en demeure

Par secteur



- Autoroutier
- Transports publics urbains en région Île-de-France
- Ferroviaire
- Transport routier de voyageurs
- Aéroportuaire
- ART

Une activité intense

6 
consultations publiques

14  auditions

52  séances de collège

Une activité contentieuse riche

L'activité contentieuse de l'ART a été riche en 2022 !

Elle comprend trois catégories :

Les décisions rendues par le régulateur dans le cadre de ses fonctions quasi-juridictionnelles (règlement de différend et procédures en manquement)...

- 2 décisions de mise en demeure
- 1 décision de saisine de la commission des sanctions de l'ART
- 5 décisions de clôture de procédures en manquement
- 1 décision de règlement de différend

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

- 2 arrêts de la Cour d'appel de Paris rejetant les recours formés à l'encontre des décisions de l'ART relatives, d'une part, à la transmission de données à l'autorité organisatrice dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire et, d'autre part, au périmètre

de compétence de l'ART en matière de règlement de différend concernant les conditions tarifaires d'accès aux gares ferroviaires de voyageurs

- 1 décision du Conseil d'État rejetant le recours formé à l'encontre de la décision de l'ART relative à l'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires de l'aéroport de Toulouse-Blagnac à compter du 1^{er} avril 2022

Les recours formés par l'ART devant les juridictions...

- 1 jugement du président du Tribunal judiciaire de Nanterre retenant la demande de l'ART de condamner une société concessionnaire d'autoroutes à une sanction pécuniaire relative à des manquements observés dans les règles de passation de marchés de travaux



Une année marquée par la mise en œuvre de compétences récemment attribuées à l'ART

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

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

Secteur des services numériques de mobilité



• 2020

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

- Mission sur le contrôle de l'ouverture et la réutilisation 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

Transports publics urbains en région Île-de-France



• 2020

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

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

Secteur autoroutier



• 2016

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

- Mission de régulation et de contrôle des autoroutes concédées par le régulateur, notamment pour compenser l'asymétrie de moyens entre les sociétés concessionnaires et le concédant

• 2022

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

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

Secteur ferroviaire



2010

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

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

2014

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

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

2015

Règlement binational des 18 et 23 mars 2015

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

2018

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

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

Secteur aéroportuaire



2019

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

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

2022

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

- Mission de suivi économique et financier des aéroports relevant du champ de compétence de l'Autorité
- Pouvoir de détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable (actifs, produits, charges) des activités régulées et non régulées

Transport routier de voyageurs



2015

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

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

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

En 2022, le législateur a modifié la procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires, permettant ainsi à l'ART de disposer d'un délai plus adéquat pour se prononcer sur les demandes d'homologation. Cette année fut également l'occasion pour l'ART de mettre en œuvre les nouvelles compétences qui lui avaient été attribuées en 2021 dans les secteurs aéroportuaire et autoroutier.

Une évolution bienvenue de la procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires

En 2022, le processus d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires a évolué pour permettre à l'ART de bénéficier d'un délai adéquat pour se prononcer sur les demandes d'homologation, sans emporter de conséquences sur le délai global pour l'ensemble de la procédure.

Le décret n° 2022-1106 du 1^{er} août 2022 relatif aux redevances aéroportuaires a modifié les dispositions du code de l'aviation civile relatives à la procédure d'homologation des tarifs des redevances aéroportuaires en permettant notamment à l'ART de disposer de deux mois, au lieu d'un précédemment, pour procéder à l'instruction. Le délai accordé aux parties intéressées pour demander à être entendues par le régulateur est porté de cinq à dix jours calendaires à compter de la publication, sur le site Internet de l'ART, de l'information relative à la saisine, et de trois à cinq jours en cas de seconde saisine.

Le décret permet également d'améliorer la lisibilité et la fluidité de la procédure d'homologation, en prévoyant la publication de la grille tarifaire par l'exploitant d'aéroport dès le lendemain de la saisine de l'ART et la transmission anticipée des documents de consultation à celle-ci.

En 2022, l'ART s'est saisie sans tarder des nouvelles compétences que lui a confiées le législateur

Aéroportuaire : la mise en œuvre d'une nouvelle mission de suivi économique et financier des aéroports et la publication de lignes directrices

La préparation du premier rapport de suivi économique et financier des aéroports

En 2021, la loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances (DDADUE) a confié à l'ART, dans le secteur aéroportuaire une mission d'observation et de suivi économique et financier de l'activité des grands aéroports français, à l'image de celle dont l'ART dispose dans le secteur autoroutier concédé notamment.

L'ART s'est saisie de cette mission nouvelle dès 2022 et a procédé à l'élaboration d'un premier rapport de « suivi économique et financier des aéroports » dont la publication est intervenue en janvier 2023, après la conduite d'une consultation publique, élément nécessaire à la transparence et au dialogue avec les parties prenantes, que l'exercice d'une nouvelle mission telle que celle-ci exige.





La publication de lignes directrices sur les règles d'allocation comptable pour les grands aéroports français

La loi DDADUE a reconnu à l'ART le pouvoir de déterminer, par une décision publiée au Journal officiel de la République française, les principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable permettant d'établir quels sont les produits, les actifs et les charges relevant du périmètre régulé dont les redevances font l'objet d'une homologation par l'ART. Sur la base d'une consultation publique menée courant 2021 qui visait à recueillir l'avis des acteurs du secteur sur les différentes propositions de l'ART, cette dernière a défini les principes d'allocation comptable, préalable nécessaire à l'élaboration des redevances relevant du champ de compétence de l'ART. Cette décision a été complétée par des lignes directrices relatives à l'interprétation et à la portée données aux principes édictés.

Autoroutier : mise en œuvre de nouvelles missions relatives au service européen de télépéage (SET)

La loi DDADUE a transposé en droit français la directive 2019/520/UE concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier et facilitant l'échange transfrontière d'informations relatives au défaut de paiement des redevances routières dans l'Union européenne. Le législateur a confié à l'ART une triple mission jusque-là exercée par les services ministériels :

- enregistrement des prestataires du SET ;
- tenue d'un registre regroupant des informations concernant les perceuteurs de péage et les prestataires du SET enregistrés sur le territoire ;
- conciliation entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les prestataires du SET.

En 2022, l'ART a également :

- instruit les dossiers annuels d'information des sociétés Axxès, TotalEnergies Marketing Service et Eurotoll, conduisant au maintien de leur inscription au registre des prestataires de SET en France ;
- contribué à la détermination d'un certain nombre d'éléments utiles à l'appréciation des critères que doivent satisfaire les prestataires du SET enregistrés en France par sa décision n° 2022-052 du 12 juillet 2022 proposant au ministre chargé des transports l'arrêté précisant certaines des conditions devant être remplies par les personnes morales établies en France souhaitant être enregistrées en tant que prestataire du service européen de télépéage ;
- transmis à la Commission européenne le 26 décembre 2022 le registre électronique du SET tenu, en application des dispositions de l'article D. 119-29-6 du code de la voirie routière.

Bilan

DE L'ACTION DE L'ART EN 2022 AU REGARD DES ENJEUX DE MOBILITÉ ACTUELS

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

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

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

Comment l'ART a-t-elle contribué, en 2022, à chacun de ces enjeux ?

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

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

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



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

Plus précisément, un certain nombre de réalisations de l'ART en 2022 ont contribué à la maîtrise des tarifs et des prix acquittés par les usagers des transports.



Dans le secteur ferroviaire, l'ART a notamment :

- publié une étude détaillée sur l'état de la concurrence en France pour les services de transport de voyageurs, qui alerte sur les barrières à l'entrée encore nombreuses, aussi bien tarifaires – avec, notamment, un niveau des péages ferroviaires élevé par rapport aux autres pays européens – que non tarifaires, et qui propose des pistes permettant de remédier aux principales faiblesses du marché ferroviaire actuel ;
- clarifié le cadre applicable à la transmission des données de l'opérateur historique vers l'autorité organisatrice de transports nécessaires à l'ouverture effective à la concurrence des services conventionnés, dans le cadre de la défense, devant la Cour d'appel de Paris, du contentieux ouvert contre sa décision de règlement de différend entre SNCF Voyageurs et la région Hauts-de-France et de l'instruction de la procédure en manquement ouverte contre la première à la suite d'une plainte de la seconde pour non-exécution de cette décision ;
- clarifié le cadre applicable à la mise en œuvre d'une tarification négociée des redevances liées à l'utilisation du réseau ferré national visant à accompagner l'arrivée d'entreprises ferroviaires alternatives sur le marché des services de transport de voyageurs, par l'adoption de lignes directrices en la matière ;
- travaillé avec le gestionnaire du réseau ferré national, SNCF Réseau, à mettre en place une structure tarifaire sur la période 2024-2026 qui permette de mieux optimiser l'usage du réseau, eu égard aux objectifs fixés par l'État d'améliorer la couverture, par les usagers, du coût complet du réseau ;
- incité les opérateurs qui gèrent les installations de service ferroviaire, comme les gares, les stations de combustible pour les trains, les centres d'entretien du matériel roulant, les terminaux de marchandises ou les voies de service, ou qui fournissent des prestations de service (sûreté) dont bénéficient les opérateurs – et par conséquent les usagers –, à être plus efficaces.

.....



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

- contribué à réduire de 28 millions d'euros les hausses de péages initialement envisagées par l'État-concédant et les sociétés concessionnaires d'autoroutes en contrepartie de la réalisation de nouveaux aménagements sur le réseau, grâce aux avis qu'elle a rendus sur quatre projets d'avenants aux contrats de concessions existants ;
 - permis une économie estimée à 140 millions d'euros au global, sur toute la durée de vie des contrats (contrats dit « de sous-concession »), en veillant au respect du principe de modération des prix pour les usagers sur les modalités de sélection et de contractualisation des gestionnaires d'aires de service ;
 - contribué à garantir l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, ce qui a conduit l'ART à saisir la justice d'un référé contractuel en mars 2022, après avoir constaté certaines irrégularités : le juge judiciaire a confirmé l'analyse de l'ART dans un jugement rendu en octobre 2022 ;
 - élaboré son deuxième rapport sur l'économie générale des concessions, publié en janvier 2023, qui analyse la rentabilité des concessions et ouvre des pistes de réflexion pour poser les bases du modèle autoroutier de demain, moins de dix ans avant l'arrivée à échéance des premiers contrats historiques.
-



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

- favorisé un accès aux gares routières à des tarifs raisonnables par les opérateurs d'autocars, tels que Blablabus ou Flixbus. À titre d'exemple, en 2022, l'intervention de l'ART a permis une baisse de 50 % des tarifs d'accès au pôle multimodal de l'aéroport de Beauvais ;
 - assuré un suivi du marché et des prix visant à éviter que des prix excessifs ne soient appliqués, eu égard à la situation de duopole dans laquelle se situent depuis 2019 Flixbus et Blablabus.
-



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

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

.....



Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

- poursuivi avec rigueur la mise en œuvre de sa mission d'homologation annuelle des tarifs des redevances aéroportuaires, qui l'a conduite à refuser des propositions tarifaires lorsque l'évolution des tarifs n'était pas modérée ;
- favorisé un dialogue de qualité sur les tarifs des redevances aéroportuaires et leur évolution entre les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports, par ses recommandations en la matière et la mise en œuvre de la mission de suivi économique et financier, qui lui a été confiée par le législateur en 2021 et doit permettre d'apporter de la transparence sur la situation des aéroports relevant de son champ de compétence ;
- fixé le cadre général que doivent respecter les règles d'allocation comptable entre les périmètres régulé et non régulé pour les aéroports relevant de son champ de compétence, afin d'éviter toute sur-couverture des coûts des activités aéronautiques par les tarifs des redevances.



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

lancé en septembre 2022, une première campagne de contrôle des données de mobilité poursuivant notamment les objectifs d'une ouverture généralisée des données des transports en commun et d'une amélioration de la qualité des données de mobilité, ce qui permettra aux voyageurs empruntant les transports d'être mieux informés sur les offres disponibles et de pouvoir comparer ces offres, en particulier leurs prix, grâce à des applications et sites internet basés sur ces données.

Qualité de service et des infrastructures de transport



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

Un certain nombre de réalisations de l'ART ont permis de contribuer à la qualité des services et des infrastructures de transport en 2022.



Dans le secteur ferroviaire, l'ART a notamment :

- formulé des recommandations fortes pour que le réseau ferroviaire français soit entretenu, modernisé et régénéré, à l'horizon 2030, et pour que son gestionnaire soit incité à la performance, dans le cadre de son avis sur le projet de contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030. Le lancement, en 2022 également, d'une étude sur les scénarios de long terme du réseau à horizon 2040 poursuit ces mêmes objectifs de contribuer à maintenir un réseau de qualité ;
- formulé des recommandations pour améliorer les conditions opérationnelles d'accès au réseau et à ses installations de service, et, partant, la qualité de service rendue aux entreprises ferroviaires de fret comme de voyageurs par SNCF Réseau, dans le cadre de son avis motivé sur le document de référence du réseau pour l'horaire de service 2023 et de plusieurs études publiées en 2022¹ ;
- appelé l'État à donner à SNCF Gares & Connexions tous les leviers de pilotage de l'exploitation des gares de voyageurs, afin de contribuer à créer les conditions d'un environnement concurrentiel performant et équitable, au bénéfice, *in fine*, des usagers, et à ne pas contraindre trop fortement SNCF Gares & Connexions dans la possibilité de financer les investissements nécessaires à venir dans les gares, dans le cadre de son avis sur le contrat conclu entre l'État et SNCF Gares & Connexions pour la période 2021-2026 ;
- œuvré en faveur d'une ouverture à la concurrence réussie des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs, qui doit contribuer à l'amélioration de la qualité de service pour les usagers, d'une part, en formulant des recommandations visant à lever les freins à l'entrée de nouveaux acteurs dans ses publications, d'autre part, en mettant en œuvre ses pouvoirs régulatoires (cf. *supra*) ;
- publié, dans son bilan ferroviaire 2021, des indicateurs relatifs à la qualité de service du transport ferroviaire de voyageurs pour contribuer à une régulation par la donnée ou « *sunshine regulation* ».

1. Études sur l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs (février 2022), les systèmes de sécurité embarqués pour circuler sur les lignes à grande vitesse (juillet 2022), l'utilisation des voies de service (novembre 2022).



Dans le secteur autoroutier, l'ART a :

- agi en faveur de la qualité et de la remise en « bon état » de l'infrastructure autoroutière à l'échéance des contrats historiques, notamment dans le cadre des quatre avis qu'elle a rendus sur des projets d'avenants aux contrats de concessions autoroutières, à la fois (i) en procédant à une analyse rigoureuse des aménagements envisagés du point de vue de leur intérêt pour l'usager et (ii) en s'exprimant sur les dispositions introduites dans les contrats par le concédant et les sociétés concessionnaires d'autoroutes en lien avec la définition du bon état en fin de concession ;
- formulé des recommandations, dans son deuxième rapport sur l'économie générale des concessions, publié en janvier 2023, visant à permettre au réseau autoroutier concédé de continuer à s'adapter aux besoins des usagers d'ici la fin des contrats en cours, tout en limitant les hausses de péages, et à éclairer les futures modalités de gestion du réseau autoroutier pour qu'il fournisse le meilleur rapport qualité-prix aux usagers.



Dans le secteur des autocars libéralisés :

l'ART a fait de la qualité de service dans les gares routières l'un de ses fils directeurs, en publiant une étude sur le sujet dans son rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières et en organisant son édition 2022 des *Rencontres annuelles sur les gares routières*, présidées par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART.



Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

initié le suivi économique et financier des plus grands aéroports français, en application de la nouvelle compétence confiée par le législateur en 2021. À cette occasion, elle a relevé que la qualité de service proposée par les différentes plateformes aéroportuaires mériterait d'être davantage suivie, notamment sur la base d'indicateurs établis de façon commune et concertée : il s'agit d'un axe d'analyse qu'elle compte approfondir à l'avenir.

.....



Dans le secteur des données et services numériques de mobilité :

le premier état des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité, publié par l'ART en juin 2022, et la première campagne de contrôle lancée en septembre 2022 doivent contribuer à augmenter le nombre et la qualité des données de mobilité publiées ainsi que la transparence de leur réutilisation par les applications et site internet fournissant un service d'information multimodale aux usagers.

.....

Transition écologique et décarbonation des transports



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

Un certain nombre de réalisations ont permis à l'ART en 2022 de contribuer à la transition écologique des transports.



Dans le secteur ferroviaire, l'ART a notamment :

- accompagné le développement du train en formulant des recommandations ou des injonctions pour améliorer l'accès opérationnel des entreprises ferroviaires au réseau ferré et aux installations de service (centres d'entretien des trains, stations de combustible...), dans le cadre de ses avis et décisions (règlements de différends, procédures en manquement, pouvoir réglementaire supplétif) ;
- poursuivi la création des conditions d'une ouverture à la concurrence effective des services de transport ferroviaire en formulant des recommandations pour lever les freins à l'entrée et en mettant en œuvre ses pouvoirs régulatoires (cf. *supra*).

.....



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

- accompagné le déploiement des bornes de recharge électrique sur le réseau autoroutier concédé à travers son contrôle des procédures de passation des contrats d'exploitation des aires de service. En 2022, elle a rendu 29 avis sur des contrats portant sur l'exploitation de bornes de recharge pour véhicules électriques, correspondant à 146 aires de service. Cette action s'inscrit dans la contribution de l'ART au renouvellement décarboné du parc de véhicules ;
- évalué plusieurs investissements, notamment ceux favorisant de nouveaux usages de la route, moins polluants, inscrits dans les contrats de plan autoroutier 2022-2026, dans le cadre des quatre avis qu'elle a rendus sur des avenants à des contrats existants ;
- engagé une réflexion, dans le cadre de son deuxième rapport sur l'économie générale des concessions, publié en janvier 2023, sur les conséquences que pourrait avoir l'impératif climatique pour le secteur, en particulier en matière d'investissements.

.....



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

mis en avant la contribution de ce secteur à la décarbonation des transports, dont le développement a permis d'économiser l'équivalent de 400 000 trajets Paris-Lille en voiture en termes d'émissions de gaz à effet de serre, dans son rapport annuel sur le transport routier de voyageurs et les gares routières relatif à l'exercice 2021.



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

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



Dans le secteur aéroportuaire, l'ART a :

initié dans le cadre de sa nouvelle mission de suivi économique et financier, un suivi des mesures prises par les exploitants d'aéroports en faveur de l'environnement, dont elle a rendu compte dans son premier rapport publié en janvier 2023.



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

accompagné l'usage de services de transport moins carbonés en œuvrant, par la campagne de contrôle de l'ouverture des données de mobilité engagée en septembre 2022, d'une part, à l'accélération de la publication des données relatives aux transports les moins carbonés, d'autre part, au développement de sites internet et d'applications fournissant une information multimodale fiable aux voyageurs.



L'ART a :

publié la deuxième édition de son rapport multimodal, qui apporte un éclairage transversal sur l'impact environnemental de l'évolution de la mobilité des Français entre 2008 et 2019 et permet ainsi d'éclairer le débat et la décision publics en la matière.



Zoom sur la multimodalité

Deuxième rapport multimodal de l'ART : l'examen par le régulateur des mobilités courte et longue distance au regard de leur impact environnemental

Dans une perspective d'éclairage des décideurs publics et privés comme des usagers, et à la suite de son premier rapport multimodal publié en 2021, l'ART a rendu public, en décembre 2022, un « *État des lieux des mobilités courte et longue distance (volume 2) : évolutions des mobilités depuis 2008 et pendant la crise sanitaire au regard de leur impact environnemental* ». Le régulateur y fait le constat des facteurs structurels de la mobilité, comme le niveau de revenus, autant que conjoncturels, comme la crise sanitaire, dans les choix opérés par les individus pour leurs déplacements. Un focus sur les services numériques de mobilité permet de mieux saisir la manière dont leur développement peut favoriser une utilisation plus optimale des services de transport et contribuer ainsi à réduire les émissions de CO₂ qui y sont associées.

Alors que le secteur des transports est l'un des principaux contributeurs aux émissions domestiques de gaz à effet de serre (30 % en France), l'ART dresse quatre constats dans ce deuxième rapport multimodal :

1^{er} constat

Plus de 80 % des kilomètres parcourus par les Français en 2019 le sont par véhicule particulier, notamment pour les mobilités de courte distance, et par avion pour les mobilités longue distance. Ils constituent pourtant les moyens de transport émettant le plus de gaz à effet de serre par voyageur pour chaque kilomètre parcouru. L'augmentation de la part des transports collectifs dans les habitudes de déplacement ne s'est pas accompagnée d'un impact environnemental positif significatif, du fait, d'une part, d'une évolution relativement faible, et d'autre part, d'une plus grande distance moyenne parcourue par les Français chaque année.



.....

Les émissions de gaz à effet de serre pour 1 km parcouru par voyageur varient surtout en fonction du mode de transport privilégié

		Émissions d'un voyageur parcourant 1 km (g eqCO ₂)
Modes de transport		
Avion		
Court courrier (moins de 1000 km)	142	
Moyen courrier (1000 - 3 500 km)	103	
Long courrier (plus de 3 500 km)	83	
Voiture		
Courte distance	134	
Distance mixte	111	
Longue distance	75	
Bus (et Noctilien)	104	
Autocars (distance mixte)	29,5	
TER	26,9	
Intercités	6,7	
Train Transilien/RER	6,2	
Métro	3,8	
Tramway	3,4	
Trains à grande vitesse	2,7	

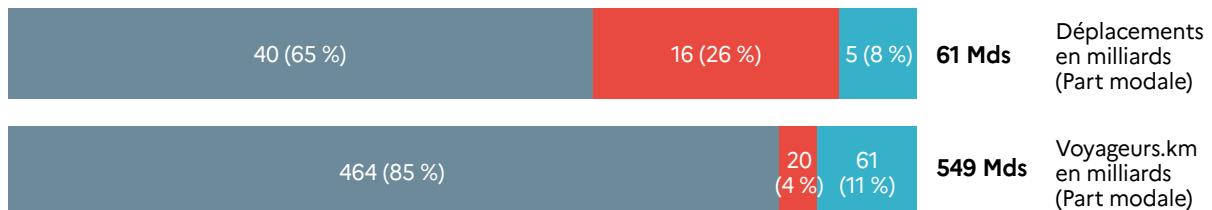
Source : ART, d'après la base carbone de l'Ademe

Note méthodologique : les hypothèses de remplissage considérées par l'Ademe sont les suivantes : avion - capacité de 101 à 200 sièges, voiture - nombre de passagers par véhicule 1,4 courte distance / 1,6 mixte / 2,2 longue distance, autocars - 30 personnes (62 %), bus - 10 personnes, modes ferroviaires - fréquentations 2019

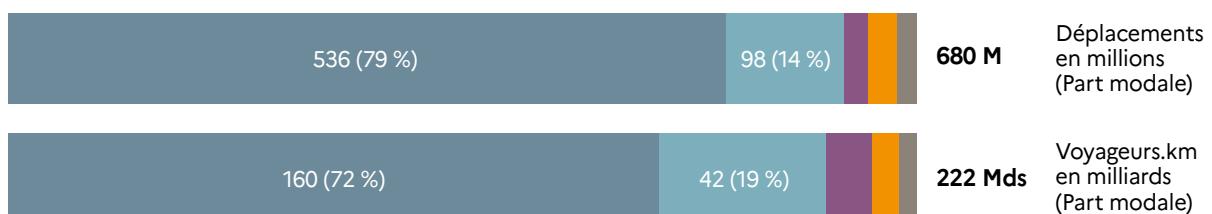
.....

L'usage du véhicule particulier est majoritaire dans les déplacements de courte et de longue distance en France, tandis que l'avion est utilisé pour la majorité des déplacements longue distance à destination internationale et des DOM-TOM.

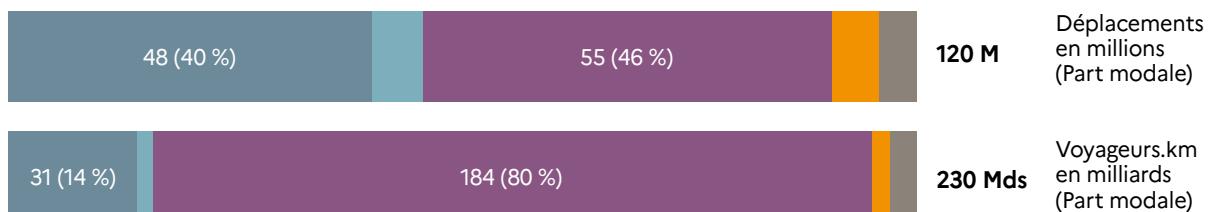
Courte distance



Longue distance - France métropolitaine



Longue distance - International et DOM-TOM



- Véhicule particulier
- Mode actif
- Transports collectifs urbains
- Train
- Autocar
- Avion
- Autre mode

Source : ART, d'après Enquête mobilité des personnes (EMP), 2019

2^e constat

Les déterminants structurels de la mobilité sont multiples et stables depuis 2008 : démographie, catégorie socio-professionnelle, revenus, genre, âge, etc. Ainsi, pour les déplacements de courte distance, la part modale de la voiture individuelle du quart le plus aisé de la population est supérieure de 16 points en 2019 par rapport au quart le moins aisé. Cet écart est resté à peu près stable depuis 2008. Par ailleurs, la part modale de la voiture était au global de 65 % des déplacements en 2019, et de 68 % en 2008. Elle a légèrement diminué sur la période pour l'ensemble de la population, au bénéfice des modes collectifs et des modes « doux » (marche, vélo). Les aléas conjoncturels, tels que la crise de la Covid-19, comptent aussi dans les facteurs expliquant l'évolution des mobilités, puisque des changements de pratique sont observés lors de ces chocs et à la suite de ceux-ci.



3^e constat

La crise sanitaire a provoqué une diminution importante de la fréquentation, plus que de l'offre, de l'ensemble des modes de transport, et a bénéficié à l'usage de la voiture particulière. Ainsi, la baisse des émissions de gaz à effet de serre du secteur est relativement plus faible que celle des kilomètres parcourus, les émissions de CO₂ dépendant fortement du mode de transport utilisé. Si une reprise de la demande de transports pour tous les modes a été observée en 2021, celle-ci n'a néanmoins pas suffi à retrouver les niveaux d'avant crise.

4^e constat

L'émergence récente des services numériques de mobilité ne permet pas, malgré leur potentiel, de constater leur contribution immédiate à l'évolution des usages. Toutefois, ils pourraient permettre de faire évoluer les choix des usagers vers des modes de transport moins carbonés et constituer ainsi un outil contribuant à diminuer les émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports. En veillant à garantir un accès transparent, équitable et non discriminatoire aux ressources numériques de mobilité, l'ART a pleinement son rôle à jouer en faveur d'un impact bénéfique des services numériques de mobilité sur l'usage des différents modes de transports.

Note : les ressources numériques de mobilité comprennent à la fois les données numériques de mobilité (données sur les modes de transport et les conditions de circulation, autant que données géographiques) et les interfaces numériques de vente et de distribution de billets (notamment des applications ou sites web de vente et de distribution électroniques de titres de transport).

L'action

CONTENTIEUSE DE L'ART

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

L'année 2022 a été riche en activité contentieuse pour l'ART, qui a notamment rendu deux décisions de mise en demeure, une en matière de règlement de différend et une décision de saisine, pour la première fois, de la commission des sanctions. Plusieurs arrêts rendus par la Cour d'appel de Paris et le Conseil d'État ont permis de confirmer les analyses de l'ART et l'ont confortée dans son rôle d'arbitre dans les secteurs qu'elle régule. L'activité contentieuse de l'ART est un outil essentiel de régulation du secteur et est également utile à l'amélioration du cadre de régulation.

Les grands contentieux de l'ART en 2022

Ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs et transmission des données aux régions : clarification du cadre juridique par la Cour d'appel de Paris

À la suite du recours formé par SNCF Voyageurs contre la décision de l'ART du 30 juillet 2020 relative au règlement du différend entre la région Hauts-de-France et SNCF Voyageurs sur les données nécessaires à la région pour mener la procédure de remise en concession, la Cour d'appel de Paris a apporté des clarifications au cadre juridique applicable à la transmission d'informations aux autorités organisatrices de transports, dans un arrêt rendu le 23 juin 2022.

1. Figurant à l'annexe 1 du décret n° 2019-851 du 20 août 2019 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.

2. Article L. 2121-19 du code des transports.

3. Par le décret n° 2019-851.

Confirmant l'essentiel de la décision de l'ART, elle a indiqué les éléments suivants :



SNCF Voyageurs est tenue de communiquer toutes les informations relatives à l'organisation ou à l'exécution des services conventionnés, et non les seules informations nécessaires pour préparer la mise en concurrence de ces services. La Cour d'appel a également confirmé que la liste de données fixée réglementairement¹ constitue une liste minimale, et non exhaustive, des informations devant être communiquées aux autorités organisatrices de transports (AOT) qui en font la demande sur le fondement des dispositions législatives correspondantes².



SNCF Voyageurs doit être en mesure de communiquer aux AOT qui en font la demande les données au périmètre de l'ensemble de la convention TER, mais également ventilées à la maille des lots définis par celles-ci.



La période sur laquelle portent les demandes des AOT peut s'inscrire dans une perspective pluriannuelle prévisionnelle.



Lorsque SNCF Voyageurs estime qu'une information demandée n'est pas disponible, il lui appartient d'indiquer à l'AOT, de manière précise, les raisons pour lesquelles l'information demandée ne peut être transmise et, dans les délais prévus réglementairement³, l'information approchante pouvant être communiquée.

La parole à...



Grégory Basnier

Responsable du contentieux au sein
de la direction des affaires juridiques de l'ART

“ L'activité contentieuse présente des bénéfices majeurs pour la régulation des secteurs entrant dans le champ de compétence de l'ART ”

En quoi consiste l'activité contentieuse de l'ART ?

G.B. L'activité contentieuse de l'ART comprend trois volets : d'une part, les procédures contentieuses diligentées par l'ART elle-même, dans le cadre desquelles elle exerce des fonctions quasi-juridictionnelles. Cela recouvre les procédures de règlement de différend et les procédures de sanction.

D'autre part, cette activité contentieuse inclut la défense de l'ART dans le cadre des recours formés par des tiers contre ses avis et décisions, devant la Cour d'appel de Paris s'agissant des recours contre ses décisions en matière de règlement de différend, et devant le Conseil d'État pour les autres avis et décisions rendus par l'ART.

Enfin, l'activité contentieuse de l'ART comprend les recours formés par celle-ci devant des juridictions, en particulier pour faire constater par le juge un manquement aux règles applicables par une entité régulée.

Quels en sont les bénéfices pour la régulation ?

G.B. L'activité contentieuse présente des bénéfices majeurs pour la régulation des secteurs entrant dans le champ de compétence de l'ART. Elle contribue tout d'abord à garantir le respect effectif des obligations incombant aux différents opérateurs régulés. Par exemple, les procédures de règlement de différend permettent au régulateur, qui peut prononcer des injonctions, de mettre fin à des situations de traitement inéquitable, de discrimination ou à tout autre préjudice subi par un opérateur en termes d'accès, en amont, à des infrastructures ou données essentielles, à l'exercice de la concurrence sur certains marchés avals.

Par ailleurs, dans le cadre des procédures de sanction, l'ART peut mettre en demeure les opérateurs qui ont manqué à leurs obligations de s'y conformer dans un délai qu'elle détermine faute de quoi

son collège peut décider de les poursuivre devant la commission des sanctions. Ces mises en demeure, et le risque de sanction encouru par les opérateurs s'ils ne s'y conforment pas, contribuent à garantir le respect effectif de leurs obligations par ces opérateurs.

Ensuite, les recours formés contre les avis et décisions de l'ART devant les juridictions sont l'occasion pour ces dernières d'apporter des clarifications quant à la manière d'interpréter la législation, qui peut parfois apparaître floue. Par conséquent, les arrêts et décisions rendus par ces juridictions améliorent la sécurité juridique au bénéfice des secteurs régulés par l'ART, le cas échéant en confortant l'interprétation retenue par celle-ci dans le cadre de l'exercice de ses pouvoirs.

Confirmation de la décision rendue par l'ART relative au champ de sa compétence en matière de règlement de différend concernant les conditions tarifaires d'accès aux gares ferroviaires de voyageurs



Dans un arrêt rendu le 27 octobre 2022, la Cour d'appel de Paris a rejeté le recours formé par la région Nouvelle-Aquitaine contre la décision de l'ART du 11 février 2021 relative au règlement du différend opposant cette région à la société SNCF Gares & Connexions concernant les conditions tarifaires d'accès aux gares ferroviaires de voyageurs.

Dans cette décision, l'ART s'était déclarée incomptente pour régler des différends portant sur la tarification des redevances d'accès à ces gares, dès lors qu'elle dispose déjà d'un pouvoir d'approbation *ex ante* de cette tarification, via les avis conformes qu'elle rend annuellement.



Dans son arrêt, la Cour d'appel a confirmé le raisonnement de l'ART. Cet arrêt a ainsi clarifié le champ de compétence de l'ART lorsqu'elle est saisie de demandes de règlements de différends portant sur l'accès aux installations de service essentielles pour la fourniture de services de transport ferroviaire, telles que les gares de voyageurs. Un pourvoi en cassation a été formé le 21 novembre 2022 par la région Nouvelle-Aquitaine contre cet arrêt.



Confirmation de l'analyse de l'ART sur le projet d'aménagement du Contournement Ouest de Montpellier (COM)

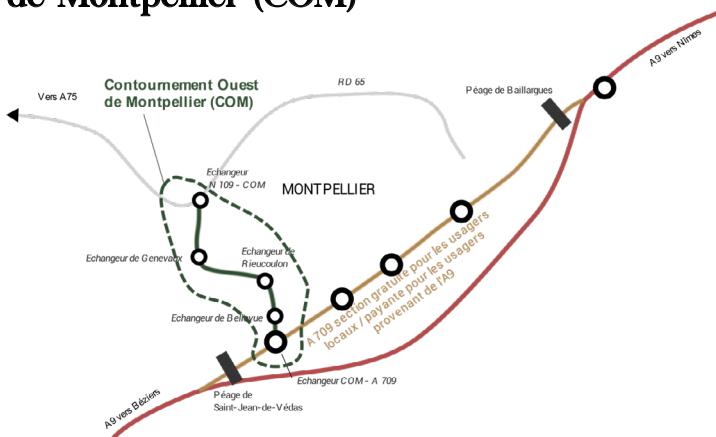


L'analyse de l'ART confirmée

Le 27 janvier 2023, confirmant l'analyse de l'ART en la matière, le Conseil d'État a annulé la disposition tarifaire retenue dans

le décret, soulignant sa non-conformité au principe de proportionnalité en faisant porter la charge de son financement à l'ensemble des usagers du réseau autoroutier. Le Conseil d'État a néanmoins considéré irrecevables les moyens ayant trait aux autres clauses de l'avenant et ne s'est donc pas prononcé au fond sur l'absence de mise en concurrence pour la réalisation du COM.

Plan de situation du Contournement Ouest de Montpellier (COM)



Un avis de l'ART qui n'a pas été suivi par l'État

Dans un avis du 28 octobre 2021, l'ART a relevé que le projet de Contournement Ouest de Montpellier (COM) envisagé par l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) constituait un aménagement souhaitable pour la collectivité, tout en exprimant des réserves sur les modalités envisagées pour sa mise en œuvre. Elle soulignait notamment que l'impossibilité d'une mise en concession autonome n'avait pas été démontrée et constatait que le financement envisagé, à savoir la gratuité de l'accès à cet ouvrage et son financement par une hausse des péages à l'échelle de l'ensemble de la concession d'ASF, n'était pas conforme au droit du péage, notamment au principe de proportionnalité entre le montant du tarif et la valeur du service rendu.

L'État a néanmoins maintenu le principe d'un adossement du COM au contrat de concession d'ASF ainsi que le mode de financement envisagé dans son décret publié le 28 janvier 2022.

Le 29 mars 2022, un usager du réseau ASF a formé un recours devant le Conseil d'État : le requérant contestait l'absence de mise en concurrence pour la réalisation du COM et la non-conformité de son mode de financement.

Un régulateur EN LIEN ÉTROIT AVEC SON ÉCOSYSTÈME

Partager une expertise et éclairer le débat public

Afin d'informer les acteurs économiques du secteur des transports et éclairer le débat public, l'ART a œuvré en 2022 pour produire des informations de qualité, à travers des échanges avec les pouvoirs publics lors d'auditions, grâce à la publication d'études thématiques et rapports sectoriels.



Accompagner les travaux du Parlement

L'ART est régulièrement auditionnée et sollicitée par le Parlement pour aborder les enjeux de la régulation économique des transports et les évolutions des secteurs régulés. Elle attache une importance toute particulière à ce dialogue, nécessaire au bon fonctionnement institutionnel et démocratique de notre pays.

4
auditions
par le Parlement

En 2022, elle a été auditionnée à quatre reprises par l'Assemblée nationale et le Sénat sur divers sujets de régulation comme le contrat de performance entre l'État et SNCF Réseau dans le secteur ferroviaire. Elle a également été auditionnée sur ses moyens financiers et humains, ainsi que sur son activité régulatoire dans les principaux secteurs régulés, dans le cadre du projet de loi de finances pour l'année 2023.

Un dialogue régulier avec les autres autorités indépendantes

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

En 2022, les présidents des AAI et API se sont réunis à deux occasions : en avril, une première rencontre a été accueillie par la Commission de régulation de l'énergie (CRE), puis, en octobre, une seconde rencontre, accueillie par la Commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), a notamment eu pour objectif d'identifier les actions à entreprendre par les régulateurs pour répondre aux défis posés par la transition numérique.

L'Autorité de la concurrence a également saisi l'ART le 19 décembre 2022 d'une demande d'avis concernant un bilan de la mise en œuvre des recommandations qu'elle a formulées dans huit avis adoptés entre 2009 et 2016 dans le domaine du transport terrestre de voyageurs. L'avis de l'ART, rendu le 16 mars 2023, présente un bilan et les enjeux concurrentiels qu'elle identifie dans le transport ferroviaire de voyageurs, le transport de voyageurs par autocar et le transport guidé en Île-de-France. Il intègre en outre une dimension d'intermodalité et de développement durable.



Un régulateur impliqué dans les travaux européens

L'ART a participé en 2022 à la construction d'un espace européen pour une mobilité sans couture à travers sa participation aux réseaux européens et internationaux de régulateurs (IRG-Rail, Forum de Thessalonique des régulateurs des redevances aéroportuaires, *European Network of Railway Regulatory Bodies*, *Network of Economic Regulators* de l'OCDE), la co-régulation du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road*, et de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) suisse, ainsi que des rencontres bilatérales, notamment avec la Commission européenne (Direction générale de la concurrence – DG COMP – et Direction générale de la mobilité et des transports – DG MOVE).

Les grandes publications de l'ART



Bilan : « Six ans de régulation des transports (2016-2022) – De l'ARAFER à l'ART »



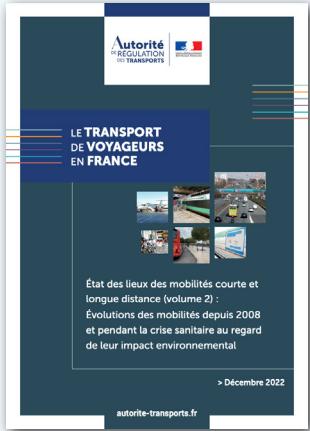
Étude sur l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs – Édition 2022



Rapport sur les équipements de sécurité embarqués, à l'heure de l'ouverture à la concurrence des services ferroviaires de transport de voyageurs sur les lignes à grande vitesse



Rapport sur l'utilisation des voies de service



Rapport multimodal : « Le transport de voyageurs en France – État des lieux des mobilités courte et longue distance (volume 2) : évolutions des mobilités depuis 2008 et pendant la crise sanitaire au regard de leur impact environnemental »



État des lieux de l'ouverture et de l'utilisation des données de mobilité



Rapport annuel de la synthèse des comptes des concessions autoroutières



Synthèse des Rencontres gares routières

Voir l'ensemble des publications de l'ART dans le tome 2 du rapport d'activité 2022.

Être à l'écoute des secteurs: consulter et échanger

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

Les évènements organisés par l'ART...

- Conférence de presse pour la publication de l'édition 2022 de l'étude relative à l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport ferroviaire de voyageurs publiée par l'ART – 16 février 2022
- Webinaire de consultation des usagers et des clients des services ferroviaires présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART – 20 octobre 2022

Webinaire « Rencontres gares routières »
– 9 décembre 2022



Les visites de terrain...

- Déplacement sur le site de Paris-Bercy de SNCF Réseau – 1^{er} juin 2022

En présence de Luc Lallemand, président-directeur général de SNCF Réseau, le collège de l'ART a assisté à une présentation des faisceaux de remisage et de la zone d'exploitation de l'Établissement Infra Circulation de Paris Sud-Est de SNCF Réseau, ainsi que des modalités d'exploitation pré-opérationnelle, opérationnelle et post-opérationnelle des services de transport ferroviaire de voyageurs et de fret.



- Déplacement sur le site de l'aéroport de Paris-Orly – 8 juin 2022

En présence d'Augustin de Romanet, président-directeur général d'Aéroports de Paris, le collège de l'ART a visité les infrastructures aéronautiques de l'aéroport de Paris-Orly, le circuit d'embarquement et le tri bagages du terminal Orly 3, l'*'Airport Operations Center'*, et a assisté à une présentation de la feuille de route d'Aéroports de Paris, "2025 PIONEERS".



En 2022, en lançant 6 consultations publiques, l'ART a poursuivi le travail de partage de ses travaux, interrogations et réflexions, en cohérence avec la valeur de « dialogue » qui l'anime.

Les consultations publiques lancées en 2022...



L'ART a consulté les acteurs du secteur aéroportuaire sur les enjeux et les objectifs du suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence, sur les principes d'allocation comptable entre les périmètres régulé et non régulé et sur les modalités d'information des exploitants d'aéroports dans le cadre de la fixation des redevances aéroportuaires.



Elle a consulté, dans le secteur ferroviaire, les représentants des usagers et clients finaux des services de transport pour créer un espace de discussion sur des thématiques concernant à la fois les marchés amont et aval ; elle a également organisé une consultation publique des acteurs du secteur préalablement à l'adoption de ses lignes directrices sur la tarification négociée de l'utilisation de l'infrastructure et de ses décisions révisant le dispositif incitatif réciproque encourageant tant SNCF Réseau que les « candidats autorisés »² à une meilleure utilisation des capacités commerciales et non commerciales sur le réseau ferré national.

2. Un « candidat autorisé » est une entreprise ferroviaire, un regroupement international d'entreprises ferroviaires ou toute autre personne ayant des raisons commerciales ou de service public d'acquérir des capacités de l'infrastructure, telle qu'un opérateur de transport combiné, un port, un chargeur, un transitaire ou une autorité organisatrice de transport ferroviaire.



Prendre la parole dans le débat public

L'ART dans les médias...

- Intervention de Bernard Roman, Président de l'ART, sur BFM Business sur la concurrence dans le secteur ferroviaire en France, le 17 février 2022



- Publication de la tribune « Il reste beaucoup à faire pour que l'ouverture à la concurrence du ferroviaire soit réussie » par Bernard Roman, Président de l'ART, sur l'express.fr, le 16 mars 2022
- Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, dans La revue du Trombinoscope du 22 avril 2022 - « Malgré des obstacles persistants, le marché français du ferroviaire aiguise les appétits »
- Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, dans *Railway Gazette International*, le 24 mai 2022, sur les obstacles à l'entrée sur le marché ferroviaire de transport de voyageurs pour les nouveaux arrivants France - « *Newcomers still face market entry hurdles* »

Entretien de Bernard Roman, Président de l'ART, avec le média News Tank Mobilités le 6 juin 2022 - « La libéralisation des services librement organisés a eu un impact globalement positif sur l'environnement »

Publication de la tribune « *Still much to be done if competition is to deliver* » par Bernard Roman, Président de l'ART, dans *International Railway Journal*, le 13 juin 2022

Entretiens de Bernard Roman, Président de l'ART, à l'occasion de la publication du bilan « Six ans de régulation des transports (2016-2022) – De l'Arafer à l'ART », pour Ville, Rail & Transports le 21 juillet 2022 (« Sur le ferroviaire, le gouvernement n'a pas pris le ferroviaire de la situation »), pour *News Tank Mobilités* le 27 juillet 2022 (« ART : 2016-2022 et les pistes de Bernard Roman pour améliorer la régulation des transports) et dans *Mobilette*, le 29 juillet 2022 (« Bernard Roman, c'est une belle histoire »).

BILAN

Bernard Roman, c'est une belle histoire

Sa nomination le 2 août 2016 à la tête de l'Arafer fut accompagnée d'un certain scepticisme. Un geste de complaisance de la part de François Hollande à l'égard d'un socialiste historique très proche de Pierre Mauroy, pour libérer une circonscription? Investi et courtois, Bernard Roman a démenti les pronostics, assumé la fonction avec sobriété et rigueur, et continué à faire grandir l'ART, régulateur multi-sectoriel respecté malgré les enjeux et les pressions.



Le 8 juillet 2022, à Paris dans son bureau près de la place de Catalogne, Bernard Roman prépare quelques dossiers à archiver. Fin du mandat : ses août à minuit

- Interview de Patrick Vieu, vice-président de l'ART, sur BFM Business sur l'état de l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, le 7 octobre 2022



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

- Intervention de Florence Rousse, vice-présidente de l'ART, sur les conditions d'accès au réseau ferroviaire, au colloque organisé par Mobilette et Le Train, le 17 novembre 2022
- Interventions de Patrick Vieu, vice-président de l'ART :
 - au 49^e congrès de l'Union nationale des syndicats autonomes (UNSA) ferroviaire, sur le thème « Concurrence : le nouveau terrain de jeu de l'UNSA Ferroviaire », le 15 juin 2022 ;
 - au 18^e congrès de Régions de France sur les modèles économiques des infrastructures des transports, le 15 septembre 2022 ;

- au colloque de l'Association française du Rail (AFRA) organisé le 12 octobre 2022 sur le thème « Quel quinquennat pour le rail en France ? »



Nous suivre...

Le site internet

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

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



autorite-transports.fr

Les réseaux sociaux

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



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



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



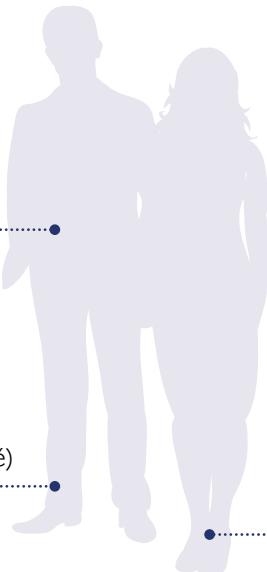
Toutes et tous AU SERVICE DES USAGERS ET DE LA MOBILITÉ

Les effectifs de l'ART

39,4 ans
d'âge moyen

Effectif autorisé de
102 ETPT
(équivalent temps plein travaillé)

16 agents promus
(mobilités internes)



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

3,6 années
d'ancienneté
moyenne
des agents

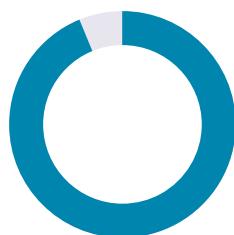


88 collaborateurs
hors membres
du collège
au 31 décembre 2022

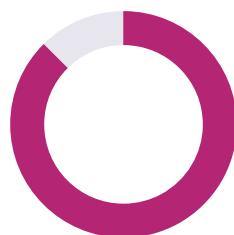
En 2022, les agents de l'ART, aux profils variés et pluridisciplinaires, se sont investis pour améliorer le fonctionnement du secteur des transports, et plus particulièrement des domaines régulés, au service des usagers et de la mobilité.



Plus de
1 500 candidatures reçues
pour 23 postes ouverts



94 %
de cadres

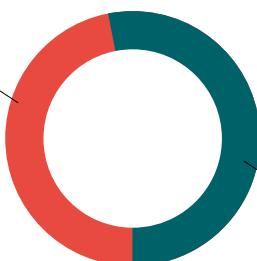


89 %
d'agents
contractuels



11 %
de fonctionnaires
détachés
ou mis à disposition

48 %
de femmes



52 %
d'hommes

Notre organisation ET NOS MOYENS

Alors qu'elle dispose de moyens en crédits limités pour exercer les nouvelles compétences qui lui ont été confiées ces dernières années et qu'elle fait face à des délais d'instruction contraints, l'ensemble des effectifs de l'ART, comprenant un collège, une commission des sanctions et des services, s'est mobilisé en 2022 pour construire une régulation toujours plus performante au service des usagers et de la mobilité.



Le collège

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

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

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

La commission des sanctions



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

Sont ainsi membres de la commission des sanctions :

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

Les services

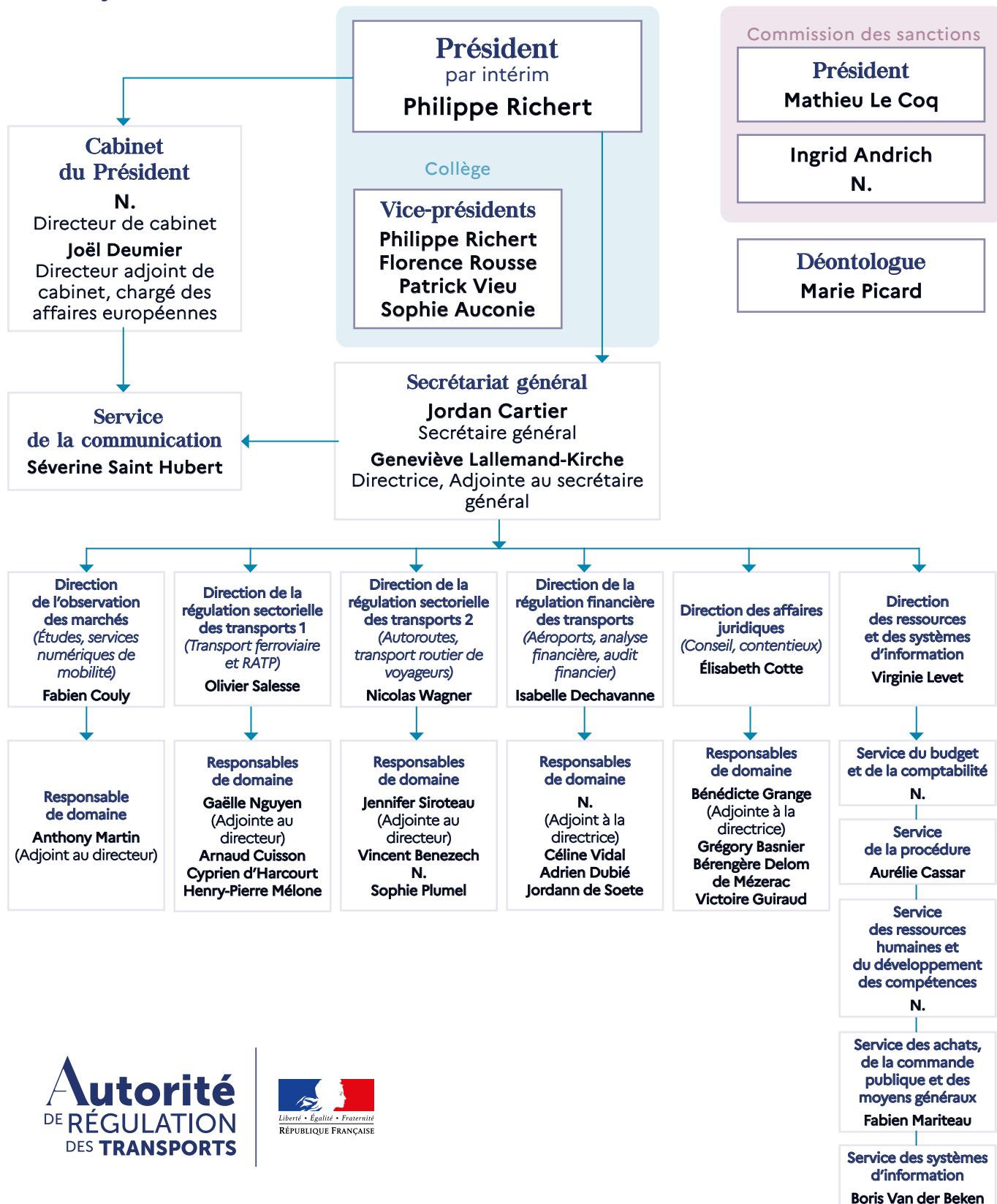


Chargés d'accompagner l'ART dans l'exercice de ses missions, notamment d'assurer la préparation et l'exécution des avis et décisions adoptés par le collège, les services réunissent près de cent collaborateurs.

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

Organigramme

Au 1^{er} juin 2023



Les ressources financières

En 2022, l'ART a été financée par une subvention de fonctionnement pour charges de service public du programme 203 versée par la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGTIM) du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires.

Le montant inscrit dans la loi de finances de cette subvention est de 14,0 millions d'euros (à laquelle est retranchée, par le ministère, une réserve de 233 milliers d'euros au titre de 2022, soit un solde de 13,8 millions d'euros).

Répartition des produits de l'ART (Compte financier de l'exercice 2022)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Subvention de fonctionnement	13 767	99,9 %
Autres produits	18	0,1 %
Total	13 785	100 %

Les dépenses de l'ART

Le montant des charges de fonctionnement s'est élevé, en 2022, à 15,1 millions d'euros (15,7 millions d'euros avec les dépenses d'investissement), les dépenses de personnel en ayant constitué le premier poste de charges.

Répartition des charges en 2022 (Compte financier de l'exercice 2022)	Montant (en milliers d'euros)	Répartition (en pourcentage)
Dépenses de personnel	10 436	66 %
Dépenses immobilières	1 514	10 %
Autres charges de fonctionnement	3 149	20 %
Sous-total charges de fonctionnement	15 099	96 %
Dépenses d'investissement	636	4 %
Total	15 735	100 %

En 2022, le fonds de roulement de l'ART a dû à nouveau être mobilisé pour couvrir l'écart entre ses ressources financières et le montant de ses dépenses. Ces dernières ont en effet fortement augmenté depuis 2015 avec l'accroissement des effectifs qui a accompagné l'élargissement des missions de l'ART à cinq nouveaux secteurs et l'approfondissement de ses compétences dans le secteur ferroviaire : le plafond des emplois autorisés de l'ART est ainsi passé de 62,5 ETPT en 2015 à 102 ETPT en 2022, soit une hausse de 63 %. Or, alors que ses ressources financières affectées étaient de 11 M€ en 2015, la loi de finances pour 2022 a fixé la subvention pour charges de service public de l'ART à 14 M€, de sorte que les ressources financières de l'ART par ETPT s'établissent aujourd'hui à un niveau, en termes nominaux, inférieur de plus de 20 % à ce qu'il était en 2015 et, en termes réels, de plus de 30 %. Le niveau structurellement insuffisant de la dotation budgétaire allouée à l'ART la constraint ainsi, depuis plusieurs années, à équilibrer son budget par prélèvement sur son fonds de roulement, lequel atteint désormais un niveau critique.

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

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

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

- participation aux échanges biennuels instaurés depuis 2017 entre les présidents de plusieurs autorités indépendantes ;
- partage d'expériences et de « bonnes pratiques », et réalisation de parangonnages sur des questions relatives tant à la régulation économique sectorielle qu'aux ressources humaines (déontologie, pratiques de recrutement, actualité juridique ayant trait à l'évolution du droit de la fonction publique, mobilité RH, diffusion des offres d'emploi au sein des réseaux des autorités administratives et publiques indépendantes etc.), qu'aux systèmes d'information (stratégie de sécurisation, mise en œuvre de solutions collaboratives, etc.) ;

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

- constitution d'un groupement de commandes en 2021 avec l'Autorité des marchés financiers (AMF) et le Haut conseil du commissariat aux comptes (H3C), pour les prestations relatives à la fourniture de titres de transport ainsi que les prestations annexes (réservations d'hôtels) s'inscrivant dans le cadre des missions effectuées par les agents. Ce marché mutualisé permet la simplification des procédures administratives ainsi que l'obtention de tarifs attractifs ;
- participation au groupement de commandes permanent piloté par la direction des achats de l'État depuis l'adhésion de l'ART en 2019 ;
- conventionnement avec le Pôle d'expertise de la régulation numérique (PEReN)¹, permettant à l'ART de disposer d'une assistance technique en matière de régulation des plateformes numériques.

Le rapport de la Cour des comptes

La Cour des comptes a publié, le 29 novembre 2022, ses observations définitives à la suite de son contrôle des comptes et de la gestion de l'ART ouvert en septembre 2021.

Tout en soulignant le caractère parfois difficile de l'exercice de ses missions et les défis engendrés par l'élargissement rapide de ses compétences ces dernières années, la Cour porte un regard positif sur l'action de l'ART, la conduisant à recommander, d'une part, un renforcement de ses pouvoirs dans ses principaux secteurs de régulation, pour améliorer encore l'efficacité de son action au bénéfice des usagers et de la mobilité, d'autre part, la nécessaire mise en cohérence de sa dotation budgétaire avec les missions qui lui ont été confiées par le législateur. Le fait que, sur huit recommandations, une seule – sur un point relativement spécifique – soit destiné à l'ART témoigne singulièrement de la robustesse de son action et de sa gestion, appréciation dont l'ART ne peut que se féliciter.

Notes

Notes

Le kiosque de l'ART



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

Retrouver les principales publications sur autorite-transports.fr



Retrouver la base des avis et décisions sur

autorite-transports.fr/avis-et-decisions



Retrouver les textes de références sur

autorite-transports.fr/les-textes-de-referen



Consulter le glossaire des secteurs régulés par l'ART sur

autorite-transports.fr/glossaire



@ART_transports



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

Directeur de la publication: Philippe Richert • Rédacteurs en chef : Jordan Cartier, secrétaire général ; Geneviève Lallemand-Kirche, Directrice, Adjointe au secrétaire général ; Joël Deumier, directeur adjoint de cabinet chargé des affaires européennes ; Séverine Saint-Hubert, cheffe du service de la communication.

Ont participé à la réalisation de ce rapport d'activité : les services de l'ART • Conception et réalisation : **LATITUDE** Nantes • 0121/23

Crédits photos : AdobeStock®, Romain Gaillard/REA, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et des Mobilités/transport.data.gouv.fr, IRG-Rail, M&M Conseil, REA, RFC North Sea- Med, UITP, Autorité de régulation des transports.

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative en 550 exemplaires.

Dépot légal : Juin 2023 - ISSN 2823-9296



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - CS 30054 - 75675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

autorite-transports.fr