

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2024

*Concourir au développement
de mobilités durables*

TOME 1

*L'activité en
un clin d'œil*





SOMMAIRE

- ◆ Editorial du Président | **04**
- ◆ L'ART en bref | **06**
- ◆ Les membres du collège | **16**
- ◆ Nos valeurs | **18**
- ◆ Panoramas des transports | **20**
- ◆ Une année active au service des usagers & de la mobilité | **30**
- ◆ Mesurer la performance de l'action de l'ART | **32**
- ◆ Une année marquée par l'évolution des compétences de l'ART | **46**
- ◆ Bilan de l'action de l'ART en 2024 au regard des enjeux de mobilité | **50**
- ◆ Zoom sur la multimodalité | **58**
- ◆ L'action contentieuse de l'ART : un outil au service de l'amélioration | **66**
- ◆ Un régulateur en lien étroit avec l'écosystème des transports | **72**
- ◆ Toutes et tous au service des usagers & de la mobilité | **84**
- ◆ Organisation & moyens | **86**





EDITORIAL DU PRÉSIDENT

**PAR THIERRY
GUIMBAUD
PRÉSIDENT
DE L'ART**

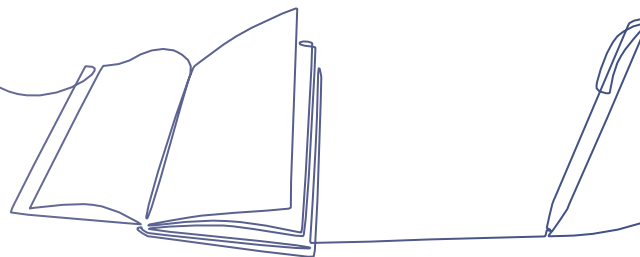
2 024 a marqué le début de mon mandat à la présidence de l'Autorité de régulation des transports (ART). Cette première année m'a permis de mesurer pleinement le rôle essentiel du régulateur pour le bon fonctionnement économique d'un secteur structurant, au cœur des enjeux de pouvoir d'achat, de compétitivité, de transition écologique et d'aménagement du territoire.

Avec des effectifs limités à une centaine d'agents pour réguler six secteurs des transports, l'action de l'ART a d'ores et déjà permis, en une quinzaine d'années d'existence, des avancées concrètes au bénéfice des usagers. En tant que régulateur, l'ART a ainsi joué un rôle déterminant dans l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Les bénéfices de cette dynamique se confirment chaque jour davantage : sur Paris-Lyon, la fréquentation a augmenté deux fois plus rapidement, depuis 2019, que sur le reste des axes à grandes vitesses, l'offre s'est enrichie de 15 % et la baisse des prix a été supérieure à 10 % ; pour les services conventionnés, les appels d'offres ont généré des économies de 20 à 30 %, rapprochant les coûts de production des moyennes européennes. Sur le réseau autoroutier concédé, l'ART a permis des économies substantielles pour les usagers, que ce soit sur les péages ou les carburants, se chiffrant à plusieurs centaines de millions d'euros.

En fin d'année dernière, l'ART s'est dotée d'un nouveau projet stratégique, véritable feuille de route jusqu'en 2030 pour mettre la régulation des transports au service de l'adaptation des infrastructures aux besoins futurs, de la mobilité fluide à coût maîtrisé et durable en faisant vivre une culture de dialogue et d'amélioration continue.



Afin de favoriser des infrastructures de transport en phase avec les besoins d'avenir, l'ART a ainsi éclairé les conditions de fin des concessions autoroutières historiques dans son troisième rapport sur l'économie générale des concessions, soulignant l'importance de préciser les obligations de fin de contrat, dont les enjeux financiers se chiffrent à plusieurs milliards d'euros. Elle a formulé des recommandations pour renforcer la confiance dans l'indépendance de SNCF Réseau, facteur clé de l'ouverture effective du marché ferroviaire au bénéfice des usagers. En Île-de-France, elle a contribué à faire émerger une solution partagée d'accueil des autocars longue distance, à la suite de l'annonce de la fermeture de la gare de Bercy par la ville de Paris.



Afin de veiller à une mobilité fluide à prix maîtrisés, l'ART a pleinement assumé son rôle de régulateur économique dans le secteur aéroportuaire, en fixant les redevances d'un exploitant dont les tarifs étaient manifestement surévalués. Elle a incité la RATP à mettre en place une tarification pluriannuelle orientée vers les coûts d'un opérateur efficace pour ses prestations de nuit. En matière de services numériques multimodaux, elle a rendu des décisions structurantes dans le cadre de règlements de différends visant à faciliter leur développement, en imposant notamment la publication des conditions contractuelles relatives à la distribution des titres de transport numériques.

Dans l'objectif de promouvoir une mobilité plus durable, l'ART a poursuivi son accompagnement de l'ouverture des données de mobilité, afin de favoriser le développement d'outils d'information multimodale complets, intégrant les impacts environnementaux : le rapport publié début 2025 montre concrètement comment son action de contrôle a permis d'enrichir les données numériques publiées sur le point d'accès national. L'ART a également joué un rôle actif dans la refonte du cadre réglementaire applicable aux aires de services autoroutières. Cette refonte du cadre réglementaire a été engagée à la suite des alertes qu'elle avait émises l'an passé sur le niveau des redevances financières versées aux concessionnaires, afin de modérer le prix des recharges électriques à l'avenir.

Enfin, l'ART a réaffirmé son ancrage européen et son ouverture au dialogue avec l'ensemble de ses parties prenantes. En 2024, elle a

mené 41 auditions, 3 consultations publiques, 9 auditions parlementaires, et signé un protocole d'accord avec l'Autorité de régulation des transports italienne.

À l'heure où j'écris ces lignes, le financement des mobilités s'est imposé au cœur du débat public, avec la conférence « Ambition France Transports », lancée par le Gouvernement en mai 2025. Les analyses publiées par l'ART au cours des dernières années – sur les marchés régulés, les concessions autoroutières ou les scénarios de long terme du réseau ferroviaire – constituent une contribution précieuse à ces travaux : elles illustrent le rôle d'éclairage de la décision publique que peut jouer, par ses travaux, le régulateur. C'est une attente très forte du législateur.

Je tiens à saluer l'engagement des membres du collège et des équipes de l'ART, et à remercier tout particulièrement Philippe Richert, dont le mandat de vice-président s'est achevé en novembre 2024. Il a assuré l'intérim de la présidence pendant près de dix-huit mois, jusqu'à ma nomination.

Forts de cette dynamique, nous poursuivrons en 2025 nos efforts au service d'une régulation indépendante, transparente et performante, pleinement mobilisée pour accompagner la transformation des mobilités vers un avenir plus durable.

Thierry Guimbaud, Président de l'ART



L'ART EN BREF

L'Autorité de régulation des transports (ART) a œuvré en 2024 à l'amélioration du fonctionnement du secteur des transports et pour des mobilités durables, 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 plus durable¹.



15 M€

**de dotation
budgétaire
pour 2024**



5

**membres du
collège actifs
en 2024**



96

**agents
au 31 décembre
2024**

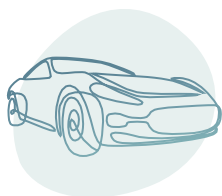
| API

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.

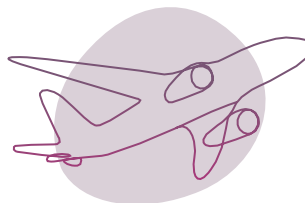
| GAINS POUR L'ÉCONOMIE

Dans le respect de ses missions de régulateur économique sectoriel, l'ART œuvre afin de contribuer à la construction en faveur d'un secteur des transports compétitif et efficace, dans l'intérêt des usagers et des opérateurs utilisant les infrastructures de transport.



700 M€

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



76 M€

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



2 279

C'est le nombre d'intentions d'exploiter un nouveau service de transport routier de voyageurs notifiées à l'ART depuis octobre 2015, date à laquelle l'arrivée de nouveaux opérateurs de services routiers de voyageurs est possible sur le réseau routier français. 351 nouvelles notifications d'opérateurs envisageant d'offrir de nouveaux services routiers de voyageurs ont été communiquées à l'ART sur l'année 2024. Depuis la libéralisation de ces services, cette nouvelle offre de transport permet aux usagers de se déplacer sur l'ensemble du territoire français à bas prix et avec un impact environnemental réduit.

58 % des gains directs

sont dus au retrait de coûts incombant
au concessionnaire ou d'investissements
à l'utilité non établie

42 % des gains directs

sont dus à un meilleur paramétrage
économique des avenants



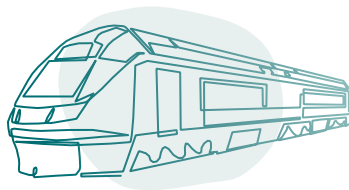
+ 400 M€
d'économie

pour la distribution de carburant

+ 300 M€
d'économie

pour les usagers en termes de péage

51



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

- ◆ **6 nouvelles notifications d'entreprises ferroviaires**, envisageant d'offrir de nouveaux services ferroviaires librement organisés, ont été communiquées en 2024 à l'ART (trois par Kevin Speed, deux par Trenitalia France et une par Arriva NL), pour un total de 51 depuis l'ouverture à la concurrence des services de transport ferroviaire de voyageurs ;
- ◆ **7 lots de services conventionnés ont été attribués** à fin 2024 et depuis l'attribution obligatoire par appel d'offres (2023) par différentes autorités organisatrices de transport

(les régions Provence-Alpes-Côte d'Azur, Île-de-France, Hauts-de-France et Pays de la Loire), parmi lesquelles trois ont été attribuées à SNCF Voyageurs, une au groupement Keolis-SNCF Voyageurs, deux à Transdev et une à RATP Cap Île-de-France ;

- ◆ **11 lots de services conventionnés ont fait l'objet d'un appel d'offres** à la fin de l'année 2024, alors que plus de 40 lots doivent encore faire l'objet d'une attribution par mise en concurrence d'ici 2034.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Pourquoi les lots de services conventionnés doivent-ils être mis en concurrence avant 2034 ?

Le droit de l'Union européenne pose le principe de l'attribution concurrentielle des contrats de service public de transport de voyageurs, aussi appelés « services conventionnés », dans l'objectif de garantir des services sûrs, efficaces et de qualité et d'apporter aux usagers les bénéfices d'une concurrence régulée. Jusqu'à cette date, les régions avaient la possibilité de signer une convention d'exploitation avec l'opérateur de leur choix, sans nécessairement passer par une mise en concurrence, et ce, pour une durée maximale de dix ans. Depuis 2023, la majorité des régions met progressivement en concurrence les lots de leurs services conventionnés, mais plus de 40 lots (sur près de 50) doivent encore faire l'objet d'une attribution par mise en concurrence d'ici 2034. Les régions Bretagne, Occitanie et Centre-Val de Loire, qui avaient renouvelé leur convention en 2023 avec SNCF Voyageurs pour dix ans, n'ont pas, à ce stade, précisé les lots et le calendrier de mise en concurrence de leur offre d'ici à l'échéance de leur convention. À compter de 2034, l'ensemble de l'offre ferroviaire conventionnée de ces régions devra avoir fait l'objet d'une procédure de mise en concurrence.

L'ART ADOPTE SON PROJET STRATÉGIQUE POUR LA PÉRIODE 2024-2029

Le secteur des transports est marqué par des enjeux multiples qui sont au cœur des préoccupations des usagers des transports, et plus largement de tous nos concitoyens : maîtrise des prix, accessibilité du transport, qualité des infrastructures et du service rendu à l'utilisateur, ou encore transition écologique. L'économie doit s'adapter aux défis sociétaux, notamment climatiques, qui nécessitent une révision profonde de nos modes de fonctionnement.

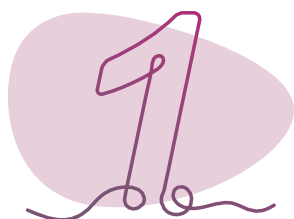
Ces enjeux ont appelé l'ART à définir ses nouvelles priorités.

La concrétisation de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, la fin des contrats de concession d'autoroutes historiques et l'évolution du cadre de régulation aéroportuaire sont autant de défis que le régulateur devra intégrer dans son action d'accompagnement de manière attentive et proactive. Le développement de services numériques de mobilité permettant de fluidifier le parcours des usagers, l'ouverture à la concurrence des services de transport urbain en Île-de-France (métro, RER), ainsi que la surveillance de l'accès des autocars aux infrastructures routières stratégiques s'inscriront également dans l'action du régulateur.

L'élaboration du projet stratégique de l'ART s'est fondée sur une démarche ouverte et collaborative. Le projet s'est construit dans le cadre d'une réflexion interne avec les équipes de l'ART et d'une consultation des acteurs institutionnels et opérationnels du secteur : opérateurs économiques, chercheurs en économie et droit de la régulation et des transports. Sa publication marque pour l'ART le début d'une nouvelle période.



Le projet stratégique de l'ART entend œuvrer en faveur d'une régulation économique des transports toujours utile, constructive et efficace, à travers la définition de quatre priorités :



Favoriser des infrastructures de transport en phase avec les besoins d'avenir

Cette priorité appelle à veiller rigoureusement à la performance offerte par les gestionnaires d'infrastructure et à un traitement équitable des différents acteurs du secteur.



Œuvrer en faveur d'une mobilité durable

En coordination avec les autres acteurs du secteur, l'ART entend mobiliser son action pour accompagner le développement de modes de transport moins polluants, la tarification environnementale et la réalisation d'investissements verts efficaces.



Veiller à une mobilité fluide et à des prix maîtrisés

Alors que le coût du transport pèse sur le pouvoir d'achat des ménages ainsi que sur la compétitivité des entreprises, l'ART concourt à la maîtrise des prix et à la qualité de la mobilité pour les usagers, en levant les barrières à l'entrée rencontrées par les opérateurs de transport et en favorisant la transparence et l'accès à l'information sur les déplacements.



Faire vivre une culture de dialogue et d'amélioration continue

L'ouverture au dialogue, à la confrontation et à l'écoute des points de vue, dans tous les secteurs, permet à l'ART d'enrichir son action de régulation au contact des parties prenantes, de capitaliser sur une approche transversale des problématiques du secteur et de servir ainsi au mieux le bon fonctionnement du secteur des transports.



I 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. Ces missions nécessitent l'intervention d'une institution publique faisant partie intégrante de l'État tout en demeurant indépendante du Gouvernement.

LART assure ainsi la régulation de plusieurs gestionnaires d'infrastructures essentielles du secteur des transports en monopole par le biais d'une palette de compétences qui varie pour chacun des domaines qu'elle régule et qui est susceptible de couvrir aussi bien les conditions tarifaires que les conditions 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 :

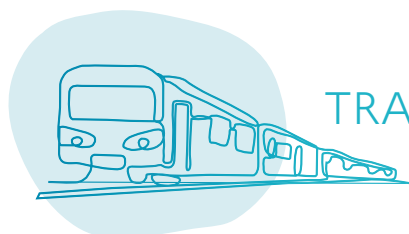
- dans le domaine autoroutier, pour contrôler (i) les avenants aux contrats de concession autoroutière, en apportant un éclairage objectif et indépendant sur le bien-fondé du financement par l'usager, des opérations envisagées ainsi que sur ses modalités, (ii) les nouveaux contrats de concession, de même que (iii) les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes ;
- 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.



- 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.
- Elle peut également rendre un avis motivé sur l'ensemble des paramètres économiques et financiers des avant-projets de contrat de régulation économique (CRE) et se prononce, par un avis conforme, sur les projets de CRE.
- 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).



- 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-service 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.



- 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, tels que des sites ou applications pour trouver son chemin, consulter des horaires, se déplacer ou bénéficier d'autres services de mobilité.

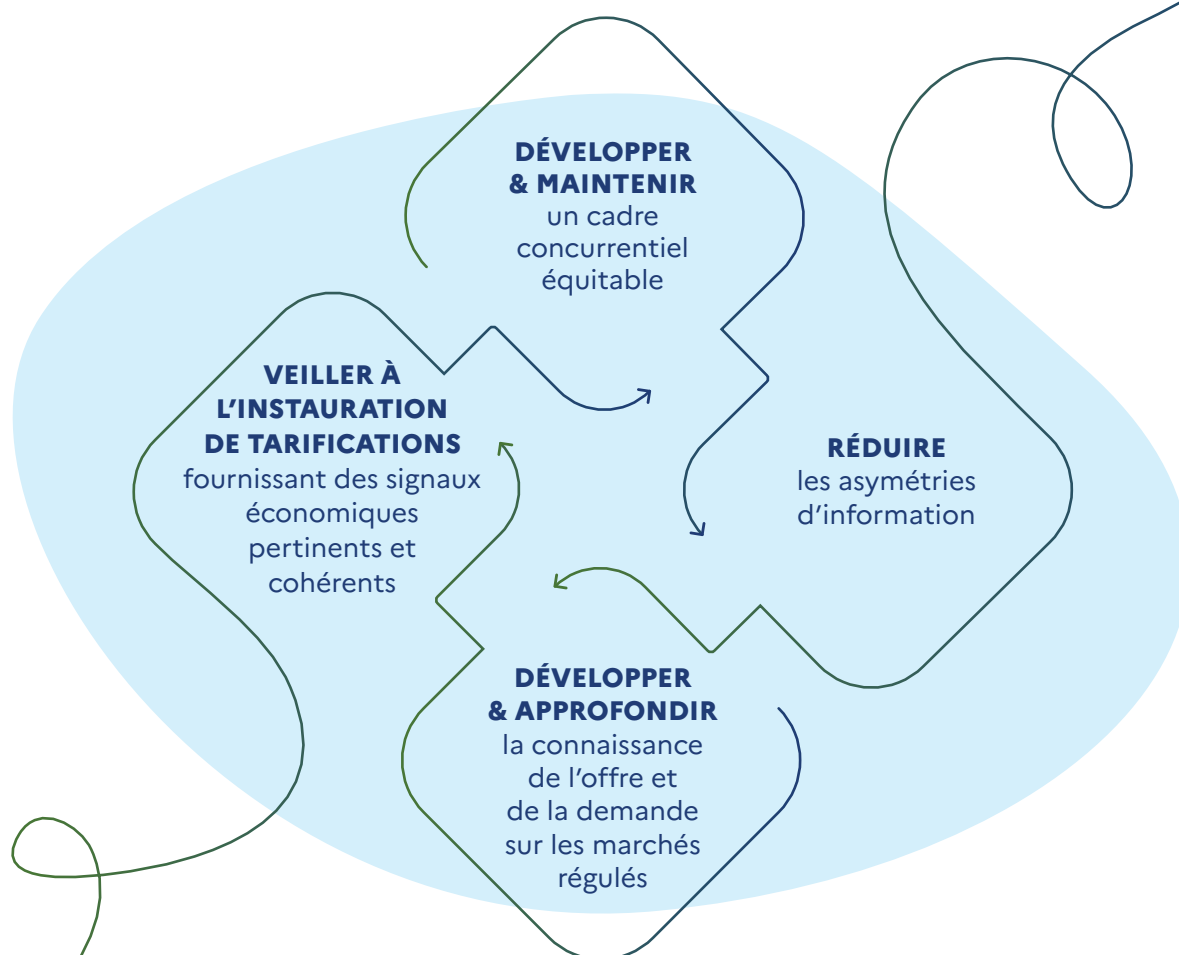
L'ART s'assure de la mise à disposition effective des données de mobilité, par les producteurs de

- 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 comme 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 (informations et billets) de différents modes de transport, à travers une veille active, son pouvoir de règlement des différends dont elle est saisie et l'ouverture d'une procédure de sanction lorsqu'elle constate un manquement des acteurs à leurs obligations.

LES 4 PILIERS DE L'ART





LES MEMBRES DU COLLÈGE

LE PRÉSIDENT THIERRY GUIMBAUD

Thierry Guimbaud a été nommé président de l'ART par décret du Président de la République en date du 29 décembre 2023, succédant à Bernard Roman.

Administrateur général et ancien élève de l'ENA (promotion 1990-1992 « Condorcet »), Thierry Guimbaud commence sa carrière en 1982 au ministère de l'Économie et des Finances en tant que commissaire chargé d'enquêtes de concurrence, en particulier dans le domaine des travaux publics.

En 1992, il rejoint le ministère de l'Équipement en tant que chef du bureau de la concession et du financement des autoroutes, où il est chargé de la programmation financière des investissements sur les autoroutes et autres ouvrages concédés.

Thierry Guimbaud rejoint les Aéroports de Paris, alors établissement public, en 1996 en tant que chef du département stratégie, au sein duquel il s'occupe du pilotage de grands projets stratégiques, avant de devenir responsable de l'exploitation de l'aéroport Charles-de-Gaulle en 1998.

En 2005, il devient directeur chargé des services de transport et de l'exploitation au Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF), devenu Île-de-France Mobilités (IDFM), où il est responsable de la définition de la politique des transports et de sa mise en œuvre par le biais de contrats de service public passés avec les grands opérateurs publics et privés.

Devenu directeur des services de transports au sein du ministère chargé des Transports en 2011, il pilote notamment l'élaboration de la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, qui a considérablement renforcé les pouvoirs du régulateur.



En 2017, Thierry Guimbaud prend les fonctions de directeur général des Voies navigables de France (VNF), jusqu'à sa nomination en tant que Président de l'ART en décembre 2023.

| LES VICE-PRÉSIDENTS



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.

Ingénieure 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 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'Écologie, 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.



PATRICK VIEU



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 artisane et consultante. Éluée 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^e circonscription d'Indre-et-Loire.

Nommé vice-président par décret du Président de la République en date du 9 novembre 2018, sur proposition du Président du Sénat, Philippe Richert a assuré la présidence par intérim de l'ART du 4 août 2022 au 29 décembre 2023. Son mandat s'est achevé le 8 novembre 2024.

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 et 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.



PHILIPPE RICHERT

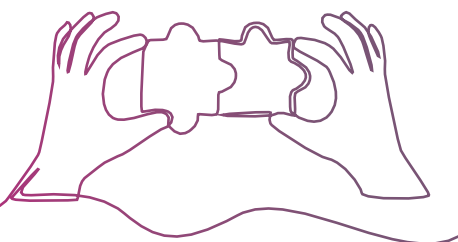
Son mandat
s'est achevé en 2024



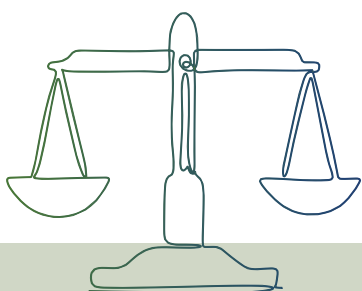
NOS VALEURS

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

| INTÉRÊT GÉNÉRAL



- ◆ L'ART, en tant qu'autorité publique, exerce des missions servant l'intérêt général.
- ◆ L'engagement quotidien des équipes de l'ART bénéficie directement aux acteurs des transports : autorités organisatrices de la mobilité, entreprises de transport et usagers finaux.
- ◆ L'ART promeut plus largement une culture interne fondée sur la qualité du travail individuel et collectif, la collaboration et l'amélioration continue permettant à chacun d'être pleinement acteur de la réussite collective et de l'atteinte des objectifs de l'ART.
- ◆ L'utilité collective des missions confiées à l'ART constitue un moteur de motivation et d'engagement des collaborateurs.



| IMPARTIALITÉ

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

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

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

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

| DIALOGUE

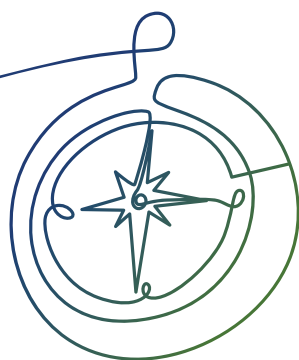


L'ART s'attache à mener un dialogue ouvert, constructif et régulier avec l'ensemble des acteurs du secteur.

Ce dialogue lui est essentiel pour enrichir ses avis et décisions et nourrir une connaissance fine des secteurs régulés.

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

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



| EXPERTISE

- Pour garantir la fiabilité de son action, l'ART conjugue connaissance du secteur des transports, rigueur méthodologique et savoir-faire.
- Alliant des compétences variées – économiques, juridiques, financières, sectorielles, analyses de données –, le collège de l'ART et ses services s'assurent de la qualité de l'ensemble de ses décisions, études et recommandations, en veillant à la fiabilité des données mobilisées, l'objectivité de ses analyses et la rigueur des méthodes et raisonnements tant juridiques, économiques que financiers.
- L'ART porte un intérêt particulier au maintien et au développement constant des compétences de ses équipes afin de se saisir en continu des nouveaux enjeux du secteur.



PANORAMAS DES TRANSPORTS

PANORAMA DE LA MOBILITÉ

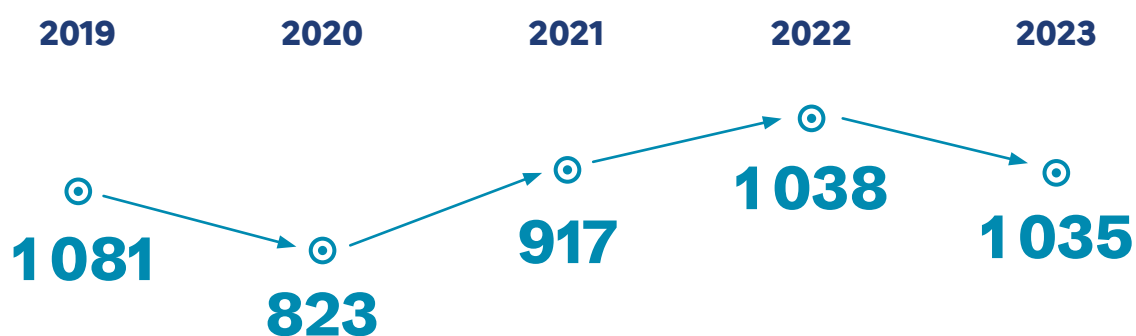
Découvrez les chiffres-clés¹ des transports en France et la répartition des déplacements (ferroviaire, autocar, avion, voiture, etc.), ainsi que des informations sur les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports.

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

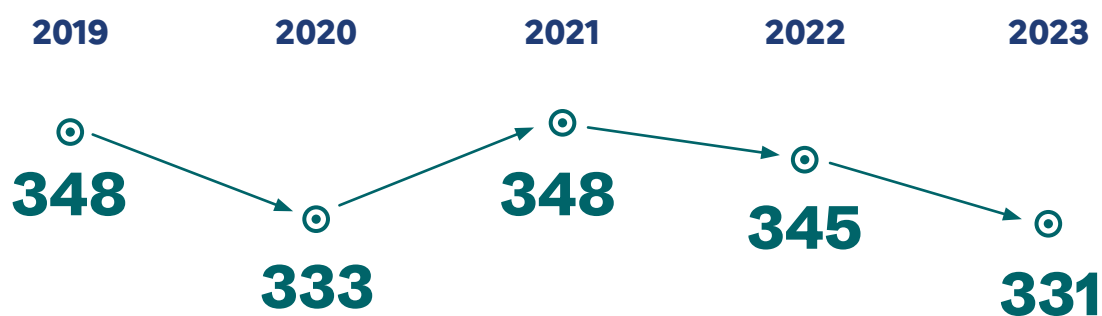
VOYAGEURS ET MARCHANDISES TRANSPORTÉES



Voyageurs (Md voy.km)



Fret (Md tonnes.km)



Sources : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique 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.

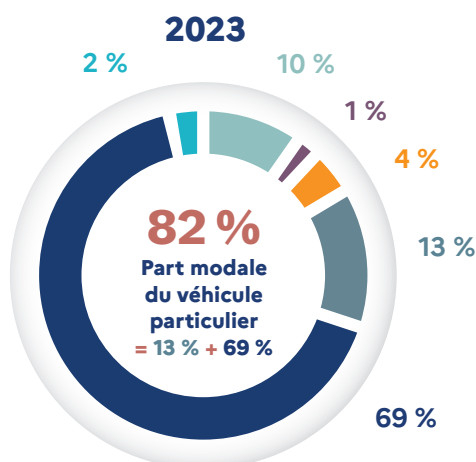
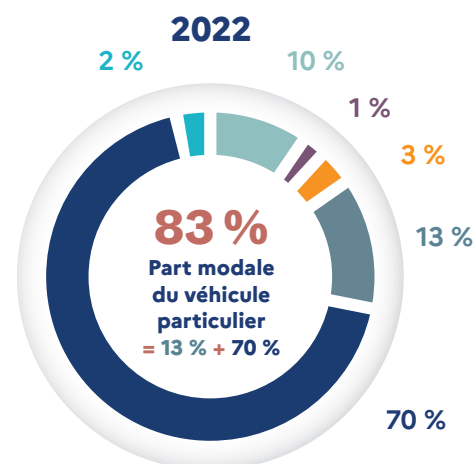
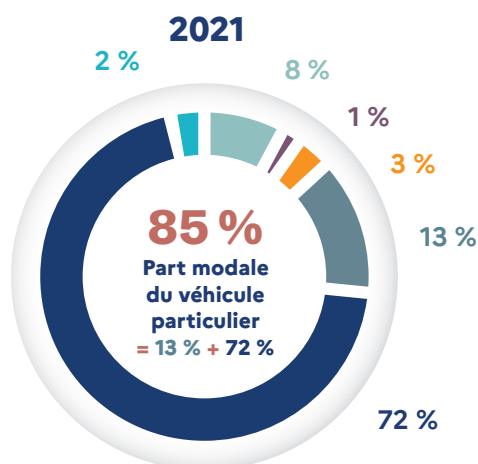
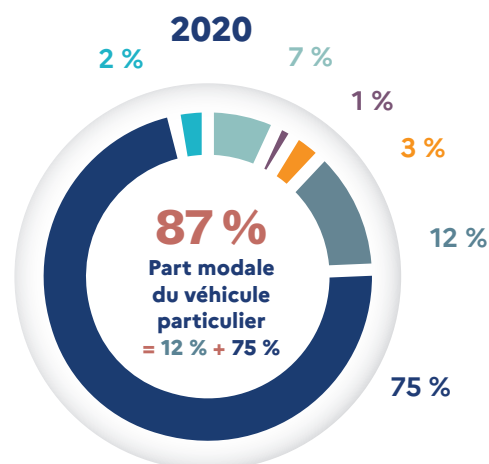
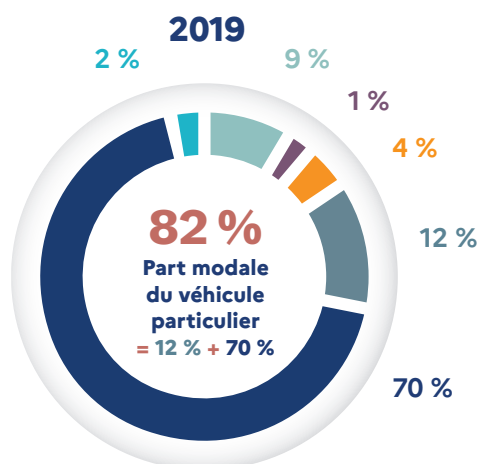
RÉPARTITION DES DÉPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT EN FRANCE

LE SAVIEZ-VOUS ?

Qu'est-ce qu'une part modale ?

La part modale désigne la proportion que représente l'utilisation d'un mode de transport donné (véhicule particulier, train, avion, autocar) parmi l'ensemble des déplacements réalisés sur un territoire.

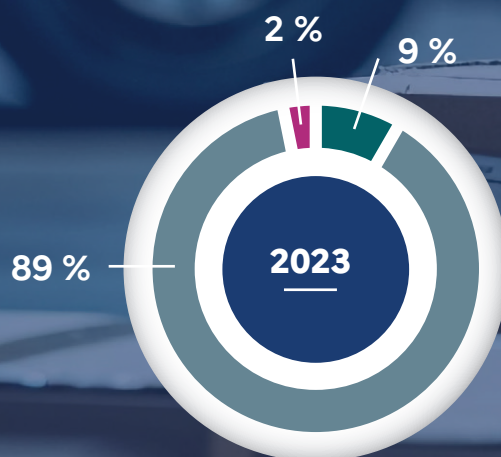
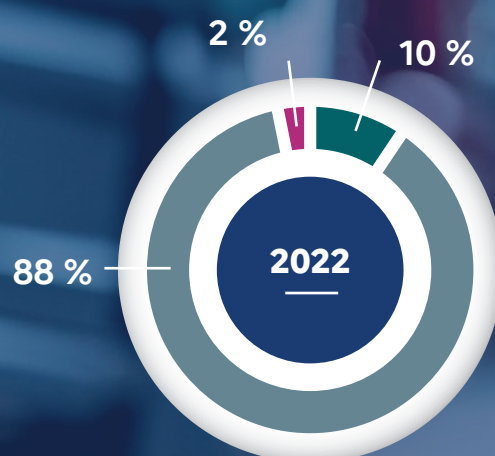
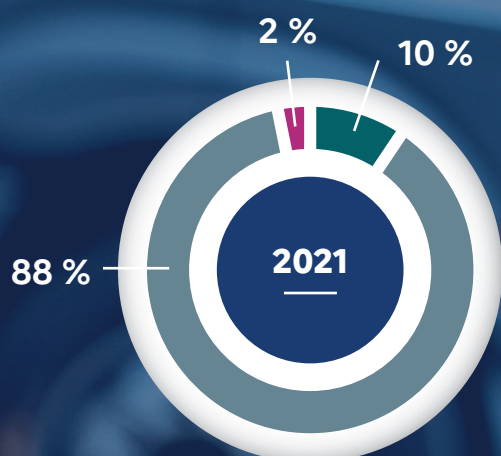
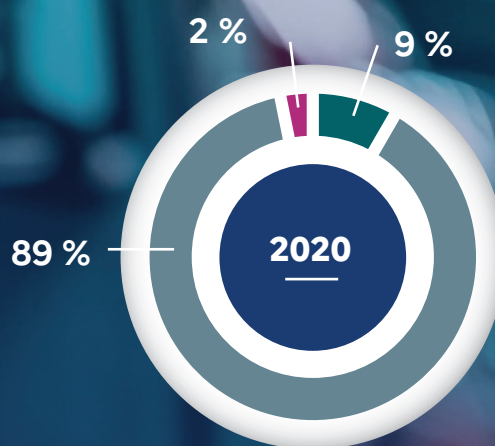
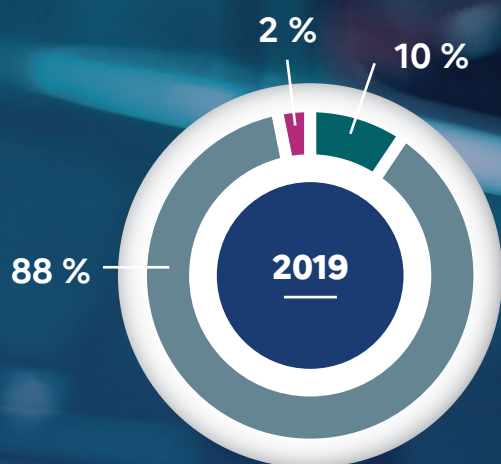
PARTS MODALES VOYAGEURS (EN VOYAGEURS.KM)



- Transports ferroviaires
- Transports aériens domestiques
- Autocars
- Véhicules particuliers sur autoroutes concédées
- Véhicules particuliers hors autoroutes concédées
- Transports en commun urbains

Source : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique et ART pour le ferroviaire, l'autoroutier et le transport par autocar librement organisé.

PARTS MODALES FRET (EN TONNES.KM)

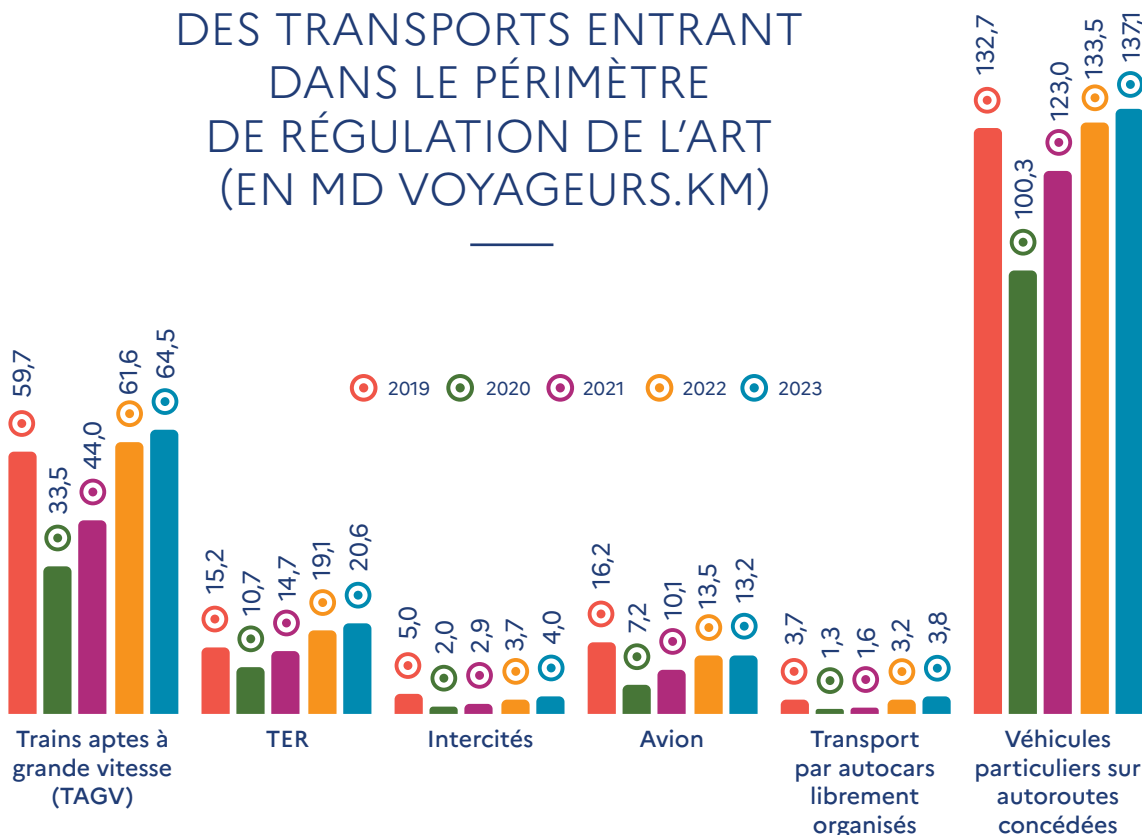


 Ferroviaire
  Routier
  Fluvial

Note : pour effectuer une comparaison simple entre les différents modes de transports. Chaque déplacement est comptabilisé par la distance qu'il parcourt, ainsi un voyageur.km ou une tonne.km représente le trajet d'un kilomètre parcouru par un voyageur ou par une tonne de marchandise. Cela permet de prendre en compte l'importance du déplacement (kilomètres parcourus, voire émissions de gaz à effet de serre), ce que ne permet pas le simple décompte du nombre des déplacements réalisés.

Source : 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 MD VOYAGEURS.KM)



TRANSPORTS & ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE (GES)

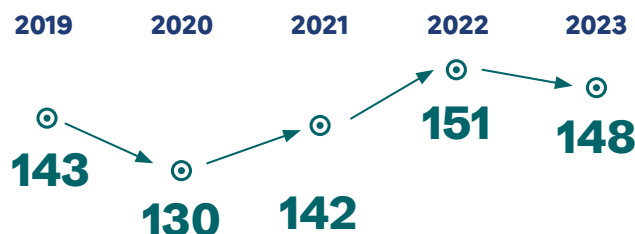
Poids du secteur des transports

dans les émissions totales de gaz à effet de serre domestiques en 2023 :

33 %

Émissions de gaz à effet de serre

du secteur des transports (voyageurs et fret) (en Mt eqCO₂)



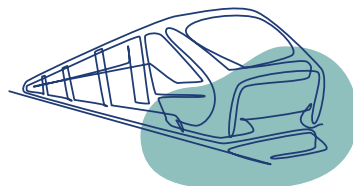
Notes : Les émissions indiquées prennent en compte les émissions des transports routier, ferroviaire, fluvial de marchandises, maritime domestique, autres navigations et aérien français. Elles sont calculées sur le périmètre « du puits à la roue », qui intègre les émissions générées lors de la phase amont (production et distribution des différents carburants et sources d'énergie).

Pour effectuer une comparaison simple entre les différents modes de transport, notamment ceux entrant dans le périmètre de l'ART, chaque déplacement est comptabilisé par la distance qu'il parcourt. Ainsi, un voyageur.km ou une tonne.km représente le trajet d'un kilomètre parcouru par un voyageur ou par une tonne de marchandise. Cela permet de prendre en compte l'importance du déplacement (kilomètres parcourus, voire émissions de gaz à effet de serre), ce que ne permet pas le simple décompte des déplacements.

Source : ART d'après ADEME – Base Empreinte (facteurs d'émission), SDES (volumes de circulation et fréquentation des modes routiers, entreprises ferroviaires pour le train), DGAC (émissions des vols intérieurs à la France métropolitaine), Citepa, avril 2024, Inventaire format Secten pour les autres modes.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

en France

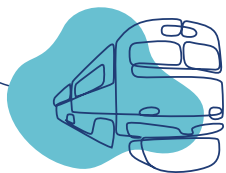


640

millions kg eqCO₂

émis pour l'activité de transport
ferroviaire de voyageurs*

soit 6,0 g eqCO₂ par voyageur.km*,
émissions moyennes estimées du parcours
d'1 km par passager



54

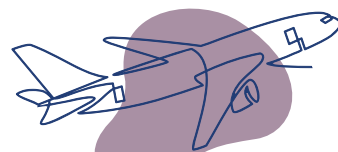
millions kg eqCO₂

émis pour les métros
et RER gérés par la RATP

soit une moyenne de 4 g eq CO₂
par voyageur.km*

2,0
milliards kg eqCO₂
(en 2023)

pour les vols intérieurs
à la France métropolitaine
soit 145 g eqCO₂ par voyageur.km



13

milliards kg eqCO₂

émis pour les poids lourds sur le
réseau autoroutier concédé

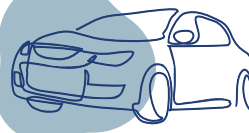
soit une moyenne de 118 g eqCO₂
par tonnes.km*



86

millions kg eqCO₂*

soit 24 g eqCO₂
par voyageur.km*



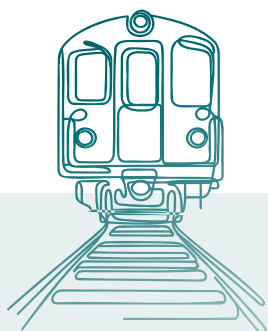
17

milliards kg eqCO₂

émis pour les véhicules particuliers sur
le réseau autoroutier concédé

soit 124 g par voyageur.km*

INFRASTRUCTURES & AMÉNAGEMENTS



48 828
Km

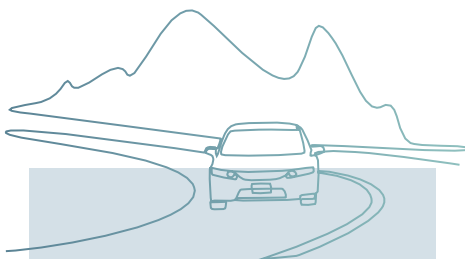
de voies*
(2^e réseau européen)



2 800
gares
de voyageur
(régulièrement
desservies²⁰²³)

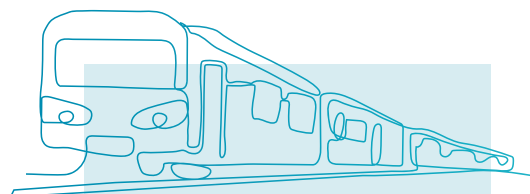


285
aménagements
desservis
dont 73 gares routières*



Près de
12 000
Km
de réseau
autoroutier
en France

dont plus de 9 200 km
d'autoroutes concédées.
Les autoroutes concédées
représentent 1 % de
l'infrastructure routière
en France, mais absorbent
plus de 17 % du trafic total
(voyageurs et marchandises)



225 Km
de réseau
de métro

123 Km
de lignes de RER
gérées par la RATP*

304
stations
de métro*

64
gares de RER
gérées par la RATP*

68
gares
pour le futur réseau
de transport public
du Grand Paris Express*

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

| ACTEURS DE LA MOBILITÉ



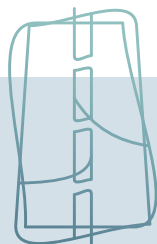
4
entreprises
ferroviaires

fournissant
des services aux
voyageurs*

21
entreprises
ferroviaires
fournissant
des services de fret
(transport
de marchandises)*

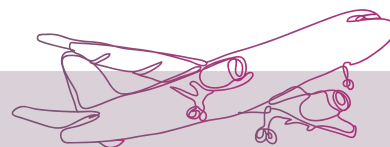


10
opérateurs
dont 2 actifs à
l'échelle nationale
(BlaBlaCar et Flixbus)*



20
concessionnaires
d'autoroutes
qui gèrent :

78 %
du réseau
autoroutier national
dont
94 %
par les trois principaux
groupes de sociétés
concessionnaires
d'autoroutes²

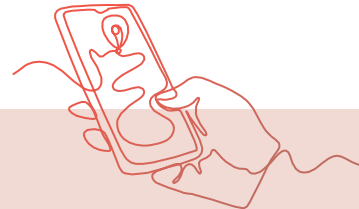


9
exploitants
d'aéroports
régulés

qui représentent :

85 %
du transport aérien
commercial de voyageurs
(en nombre de passagers)

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



74
services publics
d'information³



34
services privés
d'information⁴



Citymapper



ComparaBUS

² Sources : Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités et du commissariat général au développement durable et rapport de l'ART sur la synthèse des comptes des sociétés concessionnaires 2023.

^{3 & 4} Source : PASSIM CEREMA.

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

| FRÉQUENTATION



102 Md
de passagers.km

(sur le réseau ferré national,
hors RER géré par la RATP)*



29 Md
de tonnes.km
transportées*

dont
40 %
de transport combiné*



2,7 Md
de passagers.km
(sur les liaisons domestiques)*



5,6 Md
de voyageurs.km
pour le RER
(géré par la RATP)*



7 Md
de voyageurs.km
pour le métro*

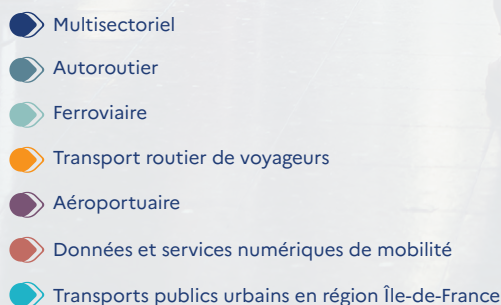
* Chiffres pour 2023, les chiffres pour 2024 n'étant pas encore connus à la date de publication du présent rapport.

UNE ANNÉE ACTIVE AU SERVICE DES USAGERS & DE LA MOBILITÉ

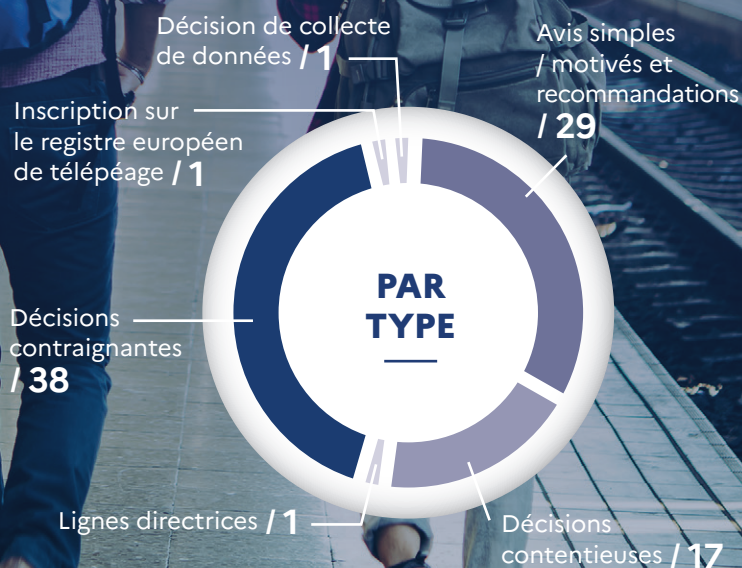
Avis, décisions, rapports et études, séances de collège, auditions, consultations publiques, contentieux : 2024 a été une année particulièrement active pour l'ART, dont le collège et les agents œuvrent au quotidien au développement de mobilités durables dans les six secteurs des transports relevant de sa compétence.

| L'ART EN ACTION !

16 RAPPORTS & ÉTUDES



87 AVIS & DÉCISIONS



| UNE ACTIVITÉ INTENSE



3

**consultations
publiques**



41

**auditions
par le collège
de l'ART**



45

**séances
de collège**

| UNE ACTIVITÉ CONTENTIEUSE RICHE

Elle se répartit en trois grandes catégories :

Les décisions rendues par le régulateur dans le cadre de ses fonctions quasi-juridictionnelles (règlements de différends et procédures en manquement) :

- ◆ 11 décisions de règlement de différends ;
- ◆ 1 décision de mise en demeure ;
- ◆ 1 décision de clôture de procédure en manquement.

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

- ◆ 1 décision du Conseil d'État rejetant le recours formé à l'encontre de l'avis conforme de l'ART n° 2023-008 du 9 février 2023 relatif à la fixation des redevances d'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026 ;
- ◆ 1 arrêt de la Cour de cassation annulant la décision de l'ART n° 2021-016 du 11 février 2021 relative au différend

entre la région Nouvelle-Aquitaine et la société SNCF Gares & Connexions.

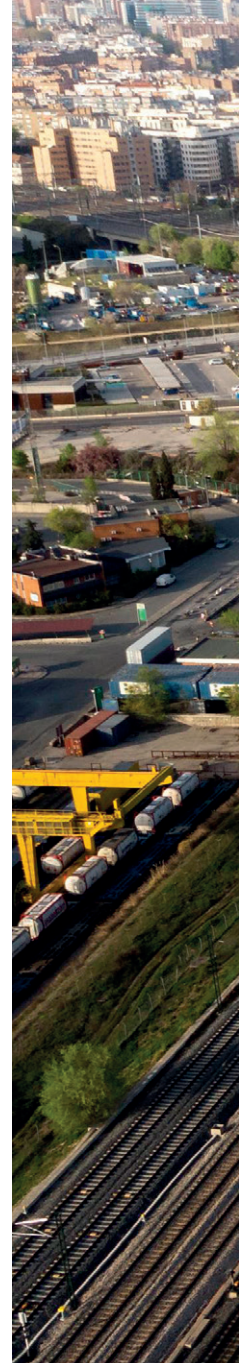
Les recours formés à l'encontre d'une décision d'un tiers, dans le cadre desquelles l'ART avait qualité de partie ou d'intervenant :

- ◆ 1 décision du Conseil d'État annulant les dispositions tarifaires du document de référence du réseau ferré national pour l'horaire de service 2024 établi par la société SNCF Réseau ;
- ◆ 1 décision du Conseil d'État rejetant le recours formé à l'encontre de certaines stipulations du cahier des charges annexé à la convention conclue entre l'État et la société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) pour la concession de la construction, de l'entretien et de l'exploitation d'autoroutes dans sa version modifiée par son dix-neuvième avenant et du décret n° 2022-1303 du 10 octobre 2022 approuvant ce dix-neuvième avenant.



MESURER LA PERFORMANCE DE L'ACTION DE L'ART

L'ART contribue, par ses avis, décisions et rapports, à l'amélioration du fonctionnement du secteur des transports et à la construction de mobilités durables. Attachée à mener une action utile pour le secteur, elle a effectué en 2024, pour la deuxième année consécutive¹, un bilan de la mise en œuvre de ses demandes, recommandations, injonctions et rappels à la loi. Seul le secteur du transport routier de voyageurs par autocar, qui n'a pas donné lieu à des demandes au secteur, est exclu de l'analyse.



| SECTEUR FERROVIAIRE

La mise en œuvre des recommandations de l'ART est bien engagée mais doit être poursuivie, notamment sur le volet opérationnel et concernant les installations de service.



75

recommandations



46

demandes



1

injonction

ont été formulées par l'ART entre le 1^{er} avril 2023
et le 31 mars 2024 dans le cadre de 16 avis et décisions.



Dans son rapport d'activité 2023, l'ART relevait que sur les 186 demandes formulées l'an dernier, 150 n'avaient pas encore été mises en œuvre². Additionnées aux nouvelles demandes formulées (122), les 272 demandes de l'ART visent principalement à :

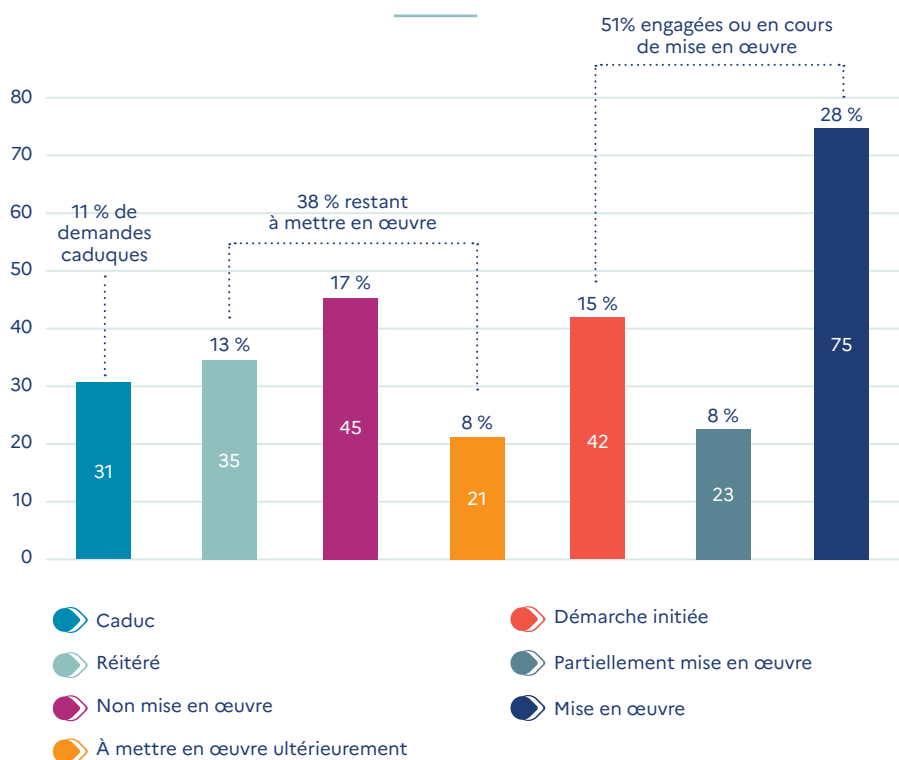
- œuvrer à une tarification efficace de l'infrastructure ferroviaire et des facilités essentielles, notamment en approfondissant le lien entre évolutions tarifaires et qualité de service, en visant la maîtrise du niveau des tarifs par des incitations à l'efficacité des gestionnaires d'infrastructures et en œuvrant à l'amélioration du signal-prix grâce à des allocations des coûts affinées (45 % des demandes) ;
- améliorer la transparence des conditions techniques d'accès aux infrastructures ferroviaires et poursuivre la levée des freins à l'entrée sur le marché pour favoriser l'arrivée de nouveaux entrants (27 % des demandes) ;
- mettre en œuvre une régulation plus incitative à l'amélioration de la qualité de service offerte par les gestionnaires d'infrastructures essentielles et, ainsi, contribuer à des infrastructures ferroviaires de qualité (28 % des demandes).

¹ Sauf indication particulière, le bilan est effectué à fin 2024 et porte sur toutes les demandes émises entre le 1^{er} avril 2023 et le 31 mars 2024, auxquelles s'ajoutent toutes celles formulées antérieurement et qui devaient encore être mises en œuvre.

² Le bilan effectué fin 2024 tenait compte des recommandations et injonctions formulées avant le 31 mars 2023.

Le premier destinataire des demandes de l'ART est SNCF Réseau, principal gestionnaire d'infrastructure et exploitant d'installations de service en France, à qui 155 des 272 demandes sont adressées.

Statut des demandes formulées par l'ART dans le secteur ferroviaire³



L'ART constate que la mise en œuvre de ses recommandations est bien engagée, avec plus de la moitié (51%) de ses demandes qui ont été mises en œuvre ou pour lesquelles une démarche a été initiée. L'action de l'ART a notamment permis l'amélioration de la lisibilité des offres d'accès aux installations de service, ou encore la mise en œuvre, par SNCF Réseau, d'actions pour améliorer le processus d'allocation des capacités et, plus généralement, la qualité du service rendu à ses clients.

En revanche, l'ART observe que 38 % de ses demandes restent à mettre en œuvre dont 17 % n'ont pas été mises en œuvre dans les délais prévus :

- les équipements de sécurité embarqués (14 recommandations adressées, pour la plupart, au ministère chargé des Transports dans l'étude de juillet 2022 Les équipements de sécurité embarqués à l'heure de l'ouverture à la concurrence) ;
- la tarification et la qualité de service des prestations offertes par SNCF Réseau dans les installations de service qu'il exploite (8 demandes).

³ Note : dans sa décision n° 472859 du 5 mars 2024, le Conseil d'État a annulé les dispositions tarifaires du document de référence du réseau pour l'horaire de service 2024 de SNCF Réseau. Cette décision a ainsi rendu caduques 25 demandes émises par l'ART. Ces dernières ont été réitérées par l'ART dans son avis du 5 septembre 2024 et feront l'objet d'un suivi dans le cadre du prochain rapport d'activité de l'ART.

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'ART est dotée de pouvoirs d'investigation pour rechercher et constater les manquements des acteurs régus à leurs obligations.

En réponse à un signalement ou de sa propre initiative, l'ART peut décider d'ouvrir une procédure de recherche et de constatation de manquements (PRCM) dans laquelle elle met en œuvre les pouvoirs d'investigation qui lui ont été confiés par le législateur.

Si aucun manquement n'est caractérisé par les services de l'ART, le collège peut décider de clore la procédure. À titre d'illustration, en février 2024, le collège de l'ART avait ouvert une PRCM à l'encontre de SNCF Réseau, l'enjoignant de mettre en place un mécanisme pénalisant la non-utilisation de capacités-travaux non restituées. SNCF Réseau s'étant ensuite mis en conformité, le collège de l'ART a décidé de clore cette procédure.

Dans le cas contraire, si un manquement a été caractérisé, le collège de l'ART peut décider de mettre en demeure le contrevenant de faire cesser le manquement. Si celui-ci persiste, la commission des sanctions de l'ART, formation indépendante du collège, peut être saisie. Ainsi, en 2023, la commission des sanctions de l'ART, siégeant pour la première fois, a prononcé une amende de deux millions d'euros à l'encontre de SNCF Réseau pour avoir méconnu ses obligations relatives aux conditions opérationnelles d'accès à l'infrastructure ferroviaire.

SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE

Si la mise en œuvre de ses demandes est satisfaisante, l'ART restera attentive à la poursuite des travaux engagés par la RATP au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure du réseau historique.



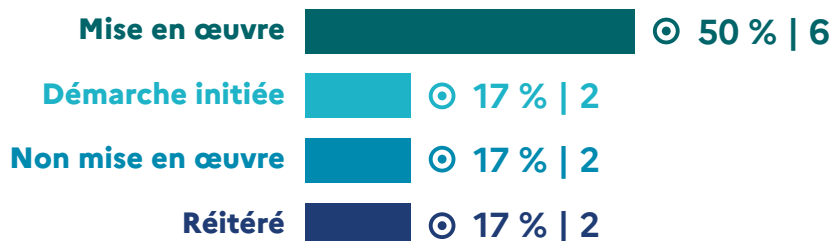
5

recommandations
ont été adressées par l'ART
entre le 1^{er} avril 2023
et le 31 mars 2024.

Dans son rapport d'activité 2023, l'ART relevait que 7 demandes n'avaient pas encore été mises en œuvre⁴. Cumulées aux nouvelles demandes formulées depuis, les 12 demandes de l'ART concernent principalement :

- ◆ l'infrastructure du réseau de transport du Grand Paris, dont la RATP est gestionnaire technique, pour laquelle il est en particulier essentiel de clarifier les informations transmises aux opérateurs de transport dans le cadre des procédures de mise en concurrence sur le réseau du Grand Paris (4 demandes) ;
- ◆ les prestations de sûreté fournies par le service interne de sécurité de la RATP, dont la méthode d'élaboration des tarifs doit être améliorée afin notamment de fonder les tarifs sur ceux que proposerait un opérateur de référence considéré comme « efficace » (4 demandes).

Suivi des demandes formulées par l'ART dans le secteur des transports publics urbains en Île-de-France



L'ART constate que la mise en œuvre de ses demandes est bien engagée, dans la mesure où 70 % ont été mises en œuvre ou initiées.

En matière de conditions opérationnelles d'accès au réseau du Grand Paris, des premières avancées peuvent être observées. L'action de l'ART a notamment permis une amélioration de la gestion des informations confidentielles relatives aux exploitants de services de transports du réseau

du Grand Paris autres que la RATP, dont la RATP a connaissance au titre de son activité de gestionnaire technique de l'infrastructure.

En matière de prestations de sûreté, l'ART veillera à ce que les tarifs régulés soient fixés dans le calendrier nominal prévu par les textes, et dès que possible selon un rythme pluriannuel, de sorte à renforcer la prévisibilité pour les acteurs susceptibles d'y avoir recours.

⁴ Le bilan effectué fin 2024 tenait compte des recommandations et injonctions formulées avant le 31 mars 2023.

| SECTEUR AÉROPORTUAIRE

Si la mise en œuvre de ses demandes est satisfaisante, l'ART reste attentive aux démarches initiées, en prévision de la fin de la période transitoire relative à l'allocation des actifs, des coûts et des charges entre périmètres régulés et non régulés.



12

demandes



9

recommandations

ont été formulées par l'ART dans le cadre de neuf décisions adressées aux aéroports régulés lors des avant-dernières décisions d'homologation⁵.

Il s'agit pour l'ART de veiller à ce que :

- ◆ les usagers soient dûment consultés sur les propositions tarifaires ;
- ◆ les redevances elles-mêmes soient transparentes et non discriminatoires ;
- ◆ les charges et les actifs soient correctement répartis entre, notamment, les activités relevant du service public aéroportuaire et les activités commerciales.

L'ART constate que la mise en œuvre de ses demandes est satisfaisante. Dans le cadre de ses décisions d'homologation, l'ART a constaté que 86 % des demandes formulées dans ses avant-dernières décisions avaient été

mises en œuvre totalement ou partiellement (une démarche avait été initiée) ou qu'elles étaient caduques. Elle a réitéré 14 % de ses demandes et suivra leur mise en œuvre dans les prochaines décisions d'homologation.

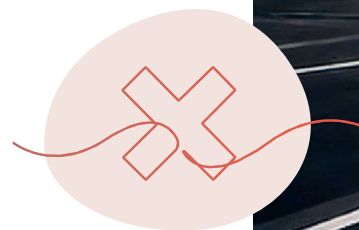
⁵ Au regard du cadre juridique et du fonctionnement opérationnel de la régulation aéroportuaire, le périmètre temporel considéré diffère des autres secteurs : le bilan est effectué après un cycle complet d'homologation annuelle, c'est-à-dire en examinant lors de la saisine N (jusqu'au 31 décembre 2024) la mise en œuvre des demandes formulées dans les avant-dernières décisions de l'ART (N-1).



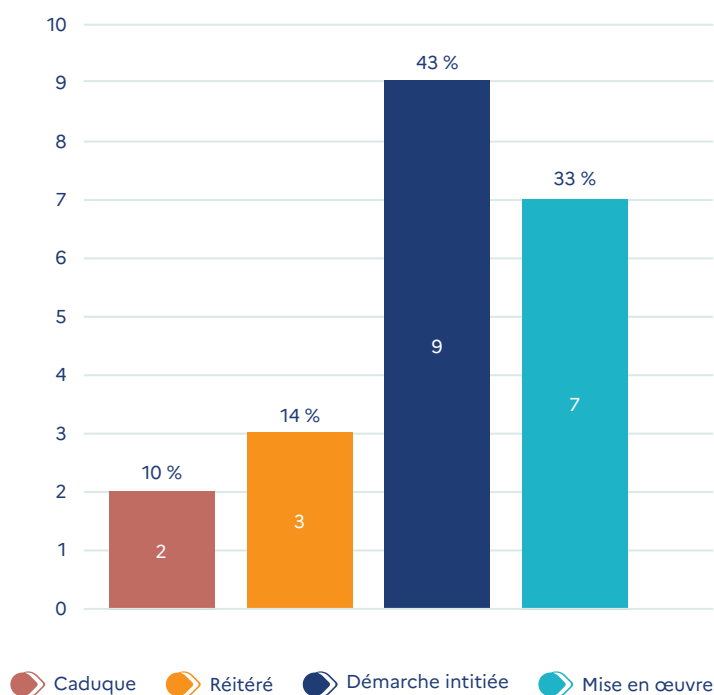
En réponse aux recommandations de l'ART de tenir des cycles de réunions et d'échanges spécifiques avec les compagnies aériennes, la société Aéroports de Paris (ADP) a mis en place un groupe de travail dédié aux investissements incluant des informations permettant aux usagers de mieux comprendre les plans envisagés. L'EuroAirport de Bâle-Mulhouse (EAP) a fourni une analyse détaillée sur l'usure de la piste en fonction de données techniques des aéronefs, conformément aux précédentes recommandations de l'ART. L'Aéroport de Bordeaux-Mérignac (ADBM) a organisé des échanges afin d'adapter les règles, clarifier les méthodologies et fournir des analyses détaillées concernant les règles d'allocation comptable.

Les démarches initiées concernent principalement les travaux en cours de période transitoire relative à la mise en conformité des règles d'allocation des actifs, des produits et des charges qui prendra fin au 31 décembre 2025.

L'ART a réitéré certaines demandes auprès de la société ADP concernant l'échange itératif avec les usagers sur l'allocation comptable, insistant sur la nécessité d'un dialogue direct et transparent ainsi que la mise en place de mécanismes financiers incitatifs pour améliorer la qualité de service.



L'ART constate que la mise en œuvre de ses demandes est satisfaisante.



FOCUS

La finalisation des travaux relatifs à l'adaptation des règles d'allocation comptable des exploitants aéroportuaires à l'issue de la période transitoire.

Dans le cadre des homologations annuelles, l'ART requiert des exploitants aéroportuaires qu'ils établissent un programme de travail précis et engageant avec les usagers, afin de s'assurer de la correcte avancée des travaux devant garantir la conformité des règles d'allocation, à l'issue de la période transitoire, au plus tard au 31 décembre 2025.

À la suite de deux consultations publiques, l'ART a adopté en 2022 deux décisions relatives aux règles d'allocation. La décision n° 2022-024 établit huit principes auxquels doivent obéir ces règles des actifs, des produits et des charges, à savoir (i) l'auditabilité, (ii) l'homogénéité, (iii) la non-discrimination, (iv) la pertinence, (v) la priorité à l'imputation directe, (vi) la réconciliation et la traçabilité, (vii) la stabilité dans le temps et (viii) la transparence.

La décision n° 2022-025 la complète en fournissant des lignes directrices pour l'interprétation et la mise en œuvre de ces principes et en instaurant une période transitoire jusqu'au 31 décembre 2025 pour permettre aux exploitants de se conformer aux principes.

Dans le cadre des décisions qu'elle rend, l'ART s'assure que les démarches sont bien initiées en prévision de la fin de la période transitoire et alerte sur les travaux qui doivent être menés, en vue d'établir la conformité des règles d'allocation aux principes qu'elle a établis.

À titre d'exemple, pour l'EuroAirport de Bâle-Mulhouse (EAP), l'ART a encouragé la mise en place d'un groupe de travail avec les usagers et la poursuite des travaux d'ajustement jusqu'à fin 2025. Pour la société Aéroports de la Côte d'Azur (ACA), elle a insisté sur un meilleur partage d'informations concernant les règles d'allocation, en particulier pour les nouveaux investissements, et a suggéré une validation par un auditeur externe. Concernant la société Aéroports de Paris (ADP), elle a demandé de mettre à jour les études qui sous-tendent notamment les justifications sur l'évolution des allocations pour les surfaces communes et infrastructures d'accès menant à l'aéroport.



| SECTEUR AUTOROUTIER

L'essentiel des recommandations formulées par l'ART est en cours de mise en œuvre.

Schématiquement, ces recommandations poursuivent trois objectifs.

PREMIER OBJECTIF



14

recommandations

ont été formulées par l'ART durant l'année 2023 et le début de l'année 2024 (jusqu'au 31 mars 2024), dans le cadre de ses avis et rapports, à l'intention du concédant ou des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA).

Améliorer les conditions de passation des contrats de sous-concession pour l'exploitation des aires de service, afin de modérer le prix des carburants.

Le constat général est le suivant : si la mise en concurrence systématique de ces contrats permet de tirer les prix à la pompe vers le bas, des marges d'amélioration subsistent. C'est l'objet de 5 recommandations, dont l'essentiel est en cours de mise en œuvre. En 2025, l'évolution des pratiques des concessionnaires – notamment en ce qui concerne le montant des pénalités demandées aux sous-concessionnaires en cas de prix excessifs – ainsi qu'une évolution du cadre réglementaire – qui viendra plafonner les redevances versées par les sous-concessionnaires aux SCA – contribueront à la modération des prix pratiqués sur les aires de service.

DEUXIÈME OBJECTIF

Permettre une concurrence effective pour les marchés des SCA.

Dans le rapport publié en 2023 sur les marchés passés par les SCA, l'ART a mis en lumière plusieurs pratiques à améliorer. Premièrement, les procédures de contrôle interne des SCA ne sont pas toujours suffisamment strictes en ce qui concerne la structuration des achats. Il arrive ainsi que des marchés relevant d'une même opération soient passés par des acheteurs différents, sans que le montant correspondant soit cumulé pour vérifier si le seuil de mise en

concurrence est atteint. Deuxièmement, le montant des avenants passés par les SCA est parfois élevé au regard du montant initial du contrat, et les motifs justifiant de modifier le contrat en cours d'exécution sont souvent insuffisamment étayés. Ces deux recommandations ont été suivies d'effets : l'ART a constaté que les concessionnaires ont fait évoluer leurs pratiques sur ces points et que les procédures de passation des marchés des SCA sont désormais plus robustes.

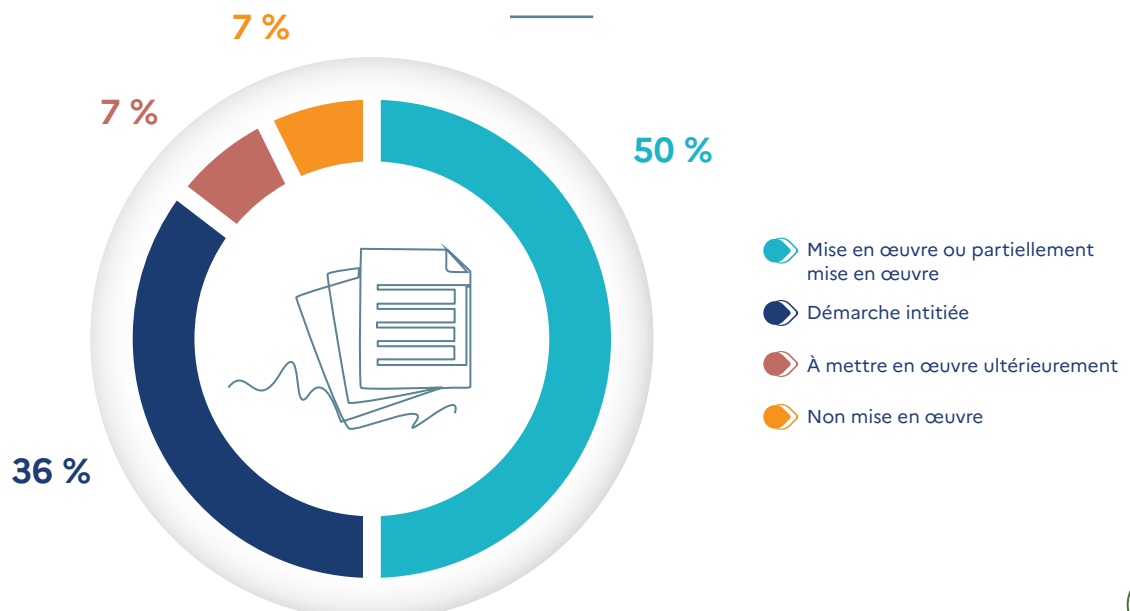
TROISIÈME OBJECTIF

Préparer la fin des concessions et anticiper les modalités futures de gestion du réseau autoroutier.

Compte tenu de l'échéance prochaine des concessions historiques, ce point constitue l'un des principaux axes de travail de l'ART en matière d'économie des concessions. Les publications de 2023, notamment les focus sur la rentabilité des concessions et le partage des risques dans une délégation de service public, ont permis

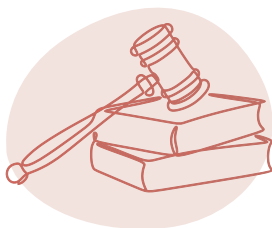
à l'ART de formuler des priorités : elle estime que les deux chantiers essentiels portent sur le bon état de fin de concession et le recensement des investissements dus par les concessionnaires. La mise en œuvre de ces recommandations est largement engagée à la fin de l'année 2024, notamment grâce à des travaux importants menés en lien avec le concédant.

Statut des recommandations formulées par l'ART



SECTEUR DES SERVICES NUMÉRIQUES & DONNÉES DE MOBILITÉ

L'ART a contribué en 2023-2024 à la mise en open data de près d'un tiers des nouveaux jeux de données de mobilité.



106
rappels à la loi

ont été adressés par l'ART au cours de sa deuxième campagne de contrôle, qui s'est déroulée de novembre 2023 à septembre 2024, aux différents détenteurs de données, notamment des gestionnaires de services de transports réguliers tels que les autorités organisatrices de la mobilité ou leurs délégataires, des compagnies aériennes ou des entreprises ferroviaires, ainsi que des gestionnaires de transport à la demande. Ces rappels à la loi concernaient des défauts de publication ou de mise à jour des données statiques, dynamiques, de véhicules libre-service ou d'auto-partage devant être publiées sur le Point d'Accès National (PAN) <https://transport.data.gouv.fr>.

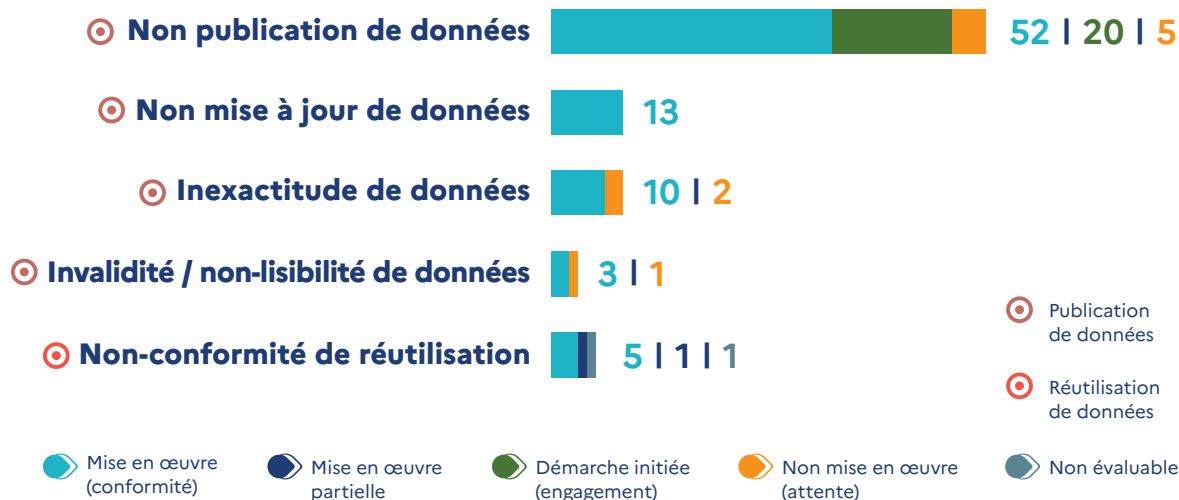


L'ART a en outre procédé à des rappels à la loi destinés à différents réutilisateurs de données de mobilité. Tout comme pour leur publication, la réutilisation des données du PAN (visant à informer le voyageur sur l'offre de mobilité de son territoire) est soumise à plusieurs obligations : utilisation et affichage neutres, transparents, sans biais ni discrimination. La campagne de contrôle 2023-2024, fondée sur les objectifs définis par le collège de l'ART, a porté spécifiquement sur la transparence des critères de classement des calculateurs d'itinéraires. Sur un total de 27 calculateurs d'itinéraires contrôlés, 7 d'entre eux qui étaient susceptibles d'être en non-conformité ont ainsi fait l'objet de rappels à la loi.

Note : La désignation « non évaluable » renvoie aux rappels à la loi à mettre en œuvre ou à évaluer dans une prochaine saisine ou à une date ultérieure. Afin d'éviter des doubles comptes, les premiers courriers qui auraient été suivis par un second rappel ne sont ici pas comptabilisés.



Statut des 113 rappels à la loi émis au cours de la deuxième campagne de contrôle de l'ART et évalués au 31 décembre 2024



L'action de l'ART a contribué à une amélioration sensible des taux de publication des données de mobilité : 36 % des nouvelles données publiées en 2024 sur le Point d'Accès National l'ont été grâce aux contrôles menés par l'ART.



LE SAVIEZ-VOUS ?

Le périmètre de régulation s'élargit à mesure que le secteur se développe.

La loi d'orientation des mobilités (dite « LOM ») a permis un élargissement, à compter de 2021, de la prise de compétence de communautés de communes en tant que nouvelles autorités organisatrices de la mobilité (AOM), compétence dont se sont saisis près de 400 nouveaux acteurs (soit l'équivalent d'un doublement des 335 AOM locales existant avant 2021). La mise en place progressive de nouveaux services de mobilité par une partie de ces nouveaux acteurs, et la production, le cas échéant, de nouveaux jeux de données statiques voire dynamiques associés, conduira à un élargissement progressif de la base d'acteurs visés par l'obligation de publication de ces données, ce sur quoi portent les contrôles menés par l'ART.

| EN SYNTHÈSE



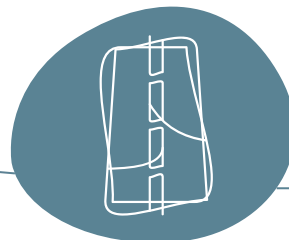
Une mise en œuvre bien engagée des recommandations de l'ART, mais qui doit être poursuivie, notamment sur le volet opérationnel et les installations de service.



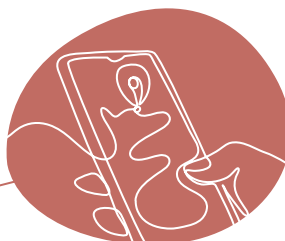
Une mise en œuvre satisfaisante des demandes qui accompagnent les prémices de l'ouverture à la concurrence du secteur.



Des mises en œuvre satisfaisantes, mais une attention particulière aux démarches initiées, en prévision de la fin de la période transitoire relative à l'allocation des actifs, des produits et des charges.



L'essentiel des recommandations formulées par l'ART est en cours de mise en œuvre, dont certaines ont déjà été suivies d'effets.



Plus d'un tiers des données publiées sur le point d'accès national en 2024 l'ont été à la suite de la campagne de contrôle de l'ART.

UNE ANNÉE MARQUÉE PAR L'ÉVOLUTION DES COMPÉTENCES DE L'ART

LES PRINCIPALES ÉTAPES DE L'EXTENSION DES COMPÉTENCES DE L'ART

Créée 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 FERROVIAIRE

2010



2014

2015

2018

- 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 »).

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.

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

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

- Extension des compétences à la régulation économique du tunnel sous la Manche, conjointement avec l'Office of Rail & Road (ORR), conformément à la directive européenne 2012/34/UE.

Règlement binational des 18 et 23 mars 2015.

- 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.

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

TRANSPORT ROUTIER DE VOYAGEURS



2015

- 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.

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

SECTEUR AUTOROUTIER



2015

2022

- 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.

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

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

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

SECTEUR AÉROPORTUAIRE

2019

- 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 motivé sur le coût moyen pondéré du capital (CMPC) à retenir et avis conforme.

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

2022

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

- Pouvoir de détermination des principes auxquels obéissent les règles d'allocation comptable (actifs, produits, charges) des activités régulées et non régulées.

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

2024

- Avis motivé sur les avant-projets de contrat de régulation économique.

Loi n° 2024-364 du 22 avril 2024 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE).

2025

- Avis motivé sur le cahier des charges de la concession d'un aéroport relevant de la compétence de l'État.

- Avis conforme de l'ART sur la poursuite de l'exécution du contrat de régulation économique au-delà de cinq ans.

- Avis simple sur les projets de texte réglementaires relatifs à la régulation des aéroports.

Loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE).

TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

2020

- 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).

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

SECTEUR DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ

2020

- 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.

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

2025

- Missions de contrôle relatives au respect des obligations d'accès aux données routières numériques par les détenteurs et utilisateurs des données.

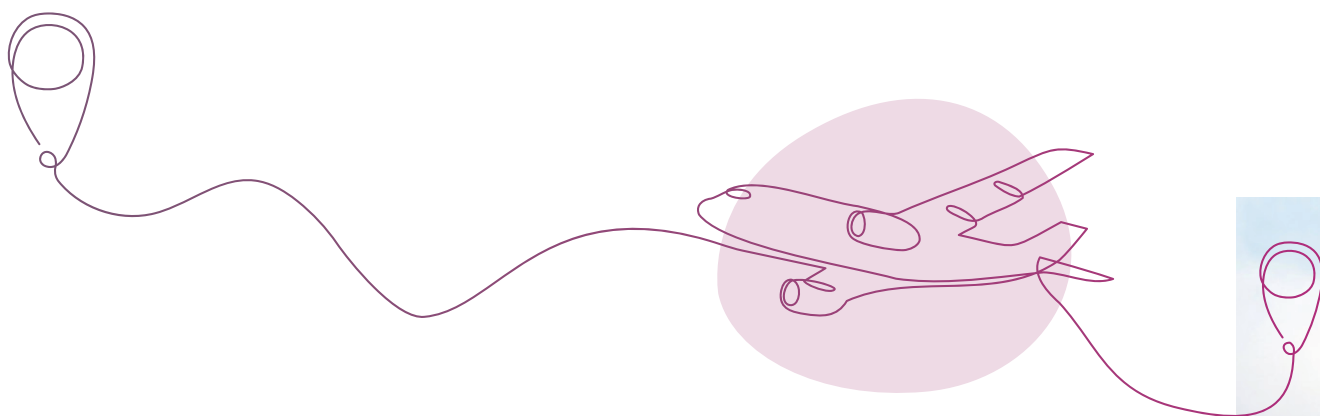
- Avis simple sur les projets de textes réglementaires portant sur les dispositifs de publication et d'utilisation des données numériques nécessaires à l'information des voyageurs.

Loi n° 2025-391 du 30 avril 2025 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne (DDADUE).

Note : les dates indiquées sont celles de la prise de compétence effective par l'ART.

UNE ANNÉE MARQUÉE PAR LE RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES DE L'ART

En 2024, le législateur français a fait évoluer les compétences de l'ART dans le secteur aéroportuaire afin de conforter son rôle et lui permettre d'intervenir de manière efficace dans l'exercice de ses missions.



APPRÉCIATION PAR L'ART DU CARACTÈRE MODÉRÉ DE L'ÉVOLUTION TARIFAIRE EN MOYENNE SUR LA DURÉE DU CONTRAT DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE

En 2019, le législateur a confié à l'ART des missions en matière de redevances aéroportuaires. L'ART est notamment habilitée à rendre un avis conforme au ministre chargé de l'aviation civile sur les projets de contrat de régulation économique (CRE).

Ces contrats pluriannuels, conclus entre les exploitants d'aérodromes et l'État, déterminent les modalités d'évolution des tarifs des redevances aéroportuaires, en prenant en compte des éléments tels que les prévisions de coûts, de recettes, d'investissements, ainsi que les objectifs de qualité des services publics fournis par l'exploitant de l'aérodrome. Ils constituent

un outil utile dans le cadre de l'évolution industrielle et environnementale du secteur aérien et permettent d'apporter plus de visibilité aux compagnies aériennes.

La loi n° 2024-364 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne en matière d'économie, de finances, de transition écologique, de droit pénal, de droit social et en matière agricole (DDADUE) précise le périmètre d'intervention de l'ART dans le cadre de son avis conforme. L'ART doit désormais apprécier le caractère modéré de l'évolution tarifaire en moyenne sur la durée couverte par le contrat, c'est-à-dire au vu de la moyenne des taux de croissance proposés par les parties au CRE.

INTRODUCTION D'UN AVIS MOTIVÉ DE L'ART SUR LES AVANT-PROJETS DE CONTRATS DE RÉGULATION ÉCONOMIQUE

La loi DDADUE, adoptée en 2024, a renforcé l'intervention de l'ART dans le cadre du processus d'élaboration des CRE. Le législateur a souhaité permettre au ministre chargé de l'aviation civile de demander à l'ART de rendre un avis motivé sur les avant-projets de CRE.

Cet avis motivé permettra ainsi au concédant et aux autres parties prenantes de bénéficier

de l'éclairage du régulateur sur les éléments composant l'équilibre économique du futur CRE, de donner la visibilité nécessaire aux parties sur l'ensemble des paramètres économiques figurant dans le contrat et, enfin, d'assurer que le dossier soumis à l'ART pour avis conforme en fin de processus puisse être approuvé, afin de garantir l'efficacité et la fluidité du dispositif.



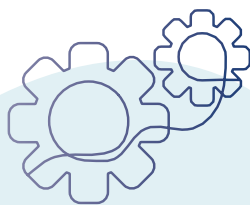


BILAN DE L'ACTION DE L'ART EN 2024 AU REGARD DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Le périmètre d'intervention de l'ART est précisément défini par la loi. Toutefois, dans chacun des six secteurs des transports relevant de sa compétence, le régulateur économique exerce ses missions en traitant d'enjeux plus larges étroitement liés aux attentes concrètes des usagers en matière de mobilités.

Au regard des missions de régulation économique qui lui ont été confiées, l'ART contribue en effet plus précisément 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 le régulateur
économique des transports
a-t-il contribué, en 2024,
à ces enjeux ?**

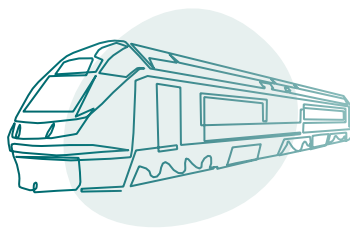
Dans les secteurs ferroviaire, aéroportuaire et des transports publics urbains en Île-de-France, l'ART est un régulateur économique qui n'intervient pas directement sur le prix des titres de transport payés par les usagers. Elle intervient sur les marchés dits « amont », principalement pour réguler les 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 les services internes de sécurité de la SNCF (SUGE) et de la RATP (GPSR). Dans le secteur ferroviaire, où l'ART dispose des compétences les plus larges, son action vise aussi le bon fonctionnement concurrentiel des marchés dits « aval » 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 2024 ont contribué à la maîtrise des tarifs et des prix acquittés par les usagers des transports.

MAÎTRISE DES PRIX, PRÉSERVATION DU POUVOIR D'ACHAT & DE LA COMPÉTITIVITÉ

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

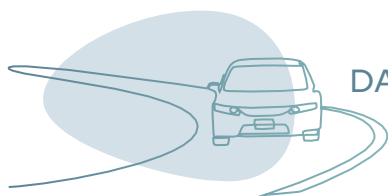
Dans le secteur autoroutier concédé, l'ART éclaire, par ses avis, l'État-concédant et l'incite à négocier au plus juste, avec les sociétés concessionnaires d'autoroutes, les hausses de péage nécessaires pour financer les investissements non prévus dans les contrats d'origine. L'ART s'assure, en particulier, 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 LE SECTEUR FERROVIAIRE, L'ART A NOTAMMENT :

- ◆ travaillé à l'amélioration de la soutenabilité des péages d'utilisation de l'infrastructure, afin d'inciter le gestionnaire d'infrastructure à faire un usage plus intensif et optimisé du réseau ferroviaire ;
- ◆ incité les opérateurs qui gèrent les installations de service ferroviaires à être plus efficaces, en encourageant un usage optimal des gares au moyen de signaux-prix pertinents, par exemple via la révision de la méthode d'allocation entre les périmètres régulé et non régulé du document de référence des gares ;
- ◆ contribué à maîtriser les tarifs d'accès aux autres installations de service en formulant des recommandations destinées aux opérateurs d'installations sur l'utilisation des voies de service ou sur l'entretien du matériel roulant.





DANS LE SECTEUR DES AUTOROUTES CONCÉDÉES, L'ART A NOTAMMENT :

- ◆ **contribué à garantir un juste prix des péages**, en recommandant par exemple, de prévoir des modulations horaires des tarifs ou de réduire la durée initiale des contrats de concession relatifs à l'autoroute A412 entre les communes de Machilly et de Thonon-les-Bains ;
- ◆ **permis une économie de 8 millions d'euros aux usagers grâce aux avis qu'elle a rendus sur les projets d'avenants aux contrats de sous-concessions pour les aires de service** afin de faire respecter les critères de modération tarifaire des carburants ;
- ◆ **élaboré son troisième rapport sur l'économie générale des concessions dédié aux enjeux techniques et financiers** posés par la fin des concessions historiques, publié en novembre 2024 ;
- ◆ **contribué à garantir l'exercice d'une concurrence effective sur les marchés passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes**, dont elle a rendu compte dans son septième rapport annuel sur les marchés et contrats passés par les sociétés concessionnaires d'autoroutes.



DANS LE SECTEUR DES AUTOCARS LIBÉRALISÉS, L'ART A EN PARTICULIER :

- ◆ **contrôlé les règles d'accès aux gares routières** pour s'assurer que les transporteurs accèdent à ces dernières dans des conditions satisfaisantes et à des prix justes ;
- ◆ **contribué à garantir l'exercice d'une concurrence effective** en suivant l'évolution de l'activité du secteur pour s'assurer de son bon fonctionnement et développement ;
- ◆ **assuré un suivi du marché et des prix** visant à éviter que des prix excessifs soient appliqués, eu égard à la situation de duopole dans laquelle se situent depuis 2019 Flixbus et Blablabus ;
- ◆ **accompagné les réflexions relatives à la fermeture de la gare de Bercy**, en menant une concertation avec les parties prenantes – collectivités et transporteurs –, travaux sur lesquels s'est appuyé le préfet d'Île-de-France pour identifier les solutions de remplacement à mettre en place.



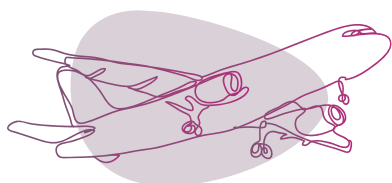
DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE, L'ART A EN PARTICULIER :

- ◆ **fixé la rémunération versée par Île-de-France Mobilités à la RATP** pour les années 2021, 2022, 2023 et 2024, au titre de son activité de gestionnaire d'infrastructure technique du réseau de transport public du Grand Paris ;
- ◆ **examiné le plan de gestion des informations confidentielles des opérateurs concurrents de la RATP** au titre de ces mêmes activités concernant le Grand Paris ;
- ◆ **veillé à ce que les tarifs des prestations de sûreté en gare et à bord des trains** soient maîtrisés pour l'année 2024 et établis, à terme, sur une base pluriannuelle.



DANS LE SECTEUR DES DONNÉES & DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ, L'ART A :

- **mené une 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 ;
- **adopté près d'une dizaine de décisions de règlement de différends opposant des autorités organisatrices de la mobilité – ou leur opérateur de transport – et une plateforme numérique**, décisions qui ont permis de préciser les droits et obligations des différents acteurs fixés par la loi d'orientation des mobilités (2019).



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 ou que le critère de juste rémunération des capitaux investis n'était pas respecté, et à fixer elle-même les tarifs après plusieurs refus d'homologation successifs ;
- **travaillé à la mise en place d'un mécanisme incitant** les exploitants d'aéroports à s'inscrire dans un cadre de régulation pluriannuel par le biais de contrats de régulation économique.



QUALITÉ DE SERVICE & DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

L'ART a contribué à la qualité du service offert par les gestionnaires d'infrastructures essentielles aux opérateurs de transports, afin que ceux-ci puissent fournir des services à même de répondre aux exigences des usagers (réseau ferré, gares et autres installations de service ferroviaire), ou aux usagers eux-mêmes (réseau autoroutier notamment).

De même, en œuvrant pour une ouverture à la concurrence réussie du transport ferroviaire de voyageurs et en favorisant la transparence en la matière par ses publications, elle a également contribué à la qualité du service rendu par les entreprises ferroviaires aux usagers.

Un certain nombre de réalisations de l'ART ont concouru à la qualité des services et des infrastructures de transport en 2024.

DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE, L'ART A NOTAMMENT :

- **formulé des recommandations en vue de la prochaine actualisation du contrat de performance** signé entre l'État et SNCF Réseau pour la période 2021-2030 ;
- **examiné la trajectoire de financement du réseau ferroviaire** et sa cohérence avec les objectifs fixés par le contrat de performance, invitant le gestionnaire d'infrastructure à revoir à la baisse les dépenses d'exploitation et à la hausse les dépenses allouées à la régénération et à la modernisation du réseau ;
- **examiné les indicateurs relatifs à la qualité de service** dans le cadre du rapport annuel de SNCF Réseau ;
- **œuvré à la mise en œuvre d'une régulation de plus en plus incitative** à l'amélioration de la qualité du service rendu dans les gares et à l'accès aux installations de service de SNCF Réseau ;
- **publié, dans son bilan ferroviaire 2023, des indicateurs relatifs à la qualité de service** du transport ferroviaire de voyageurs pour contribuer à une régulation par la donnée ou « *sunshine regulation* ».



DANS LE SECTEUR AUTOROUTIER, L'ART A :

- ◆ **agi pour améliorer la qualité et la remise en « bon état » de l'infrastructure autoroutière** à l'échéance des contrats historiques, en veillant à suivre les obligations contractuelles des concessionnaires d'autoroutes ;
- ◆ **contribué à préparer la fin des concessions historiques** pour préserver au mieux les intérêts des usagers de demain, en recensant les investissements restant à réaliser.

DANS LE SECTEUR DES AUTOCARS LIBÉRALISÉS, L'ART A :

- ◆ **poursuivi sa mission d'amélioration de la qualité de service des gares routières** en animant un groupe de concertation réunissant des acteurs du marché. L'objectif était double : faire émerger des standards de qualité de service en gare tout en lançant une concertation avec les acteurs.

DANS LE SECTEUR DES DONNÉES & DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ, L'ART A :

- ◆ **permis d'améliorer la qualité de publication des données grâce aux actions de contrôle et d'accompagnement des acteurs**, offrant ainsi une meilleure réutilisation des données par les calculateurs d'itinéraires et donc une meilleure diffusion de l'information. Ces derniers ont pu informer le voyageur et adapter leurs propositions d'itinéraires selon les perturbations en cours ;
- ◆ **veillé à améliorer la qualité et la fiabilité de l'information aux voyageurs** en contrôlant les données permettant de leur fournir une information exacte et en temps réel, tout en vérifiant que le classement des propositions faites aux voyageurs ne les induise pas en erreur.



DANS LE SECTEUR AÉROPORTUAIRE, L'ART A :

- ◆ **favorisé le dialogue entre les compagnies aériennes et les exploitants d'aéroports**, en veillant notamment à ce que les usagers d'aéroports soient consultés de façon régulière par le gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne la qualité du service fourni ;
- ◆ **travaillé sur une évolution des dispositions réglementaires** afin de renforcer l'intervention des usagers dans le processus d'élaboration des contrats de régulation économique ;
- ◆ **contribué à une réflexion portant sur la transparence et sur le processus de consultation des compagnies aériennes**, dans le cadre du Forum de Thessalonique.



TRANSITION ÉCOLOGIQUE & DÉCARBONATION DES TRANSPORTS

L'ART a contribué à la décarbonation des transports et à la transition écologique en accompagnant le développement de modes de transport moins émetteurs en CO₂, à savoir 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 effectuant un suivi des mesures prises par les exploitants d'aéroports en faveur de l'environnement dans son rapport de suivi économique et financier du secteur.

Un certain nombre de réalisations ont permis à l'ART en 2024 de contribuer à la transition écologique des transports.

DANS LE SECTEUR FERROVIAIRE, L'ART A :

- ◆ **accompagné l'entrée de nouveaux acteurs sur le marché ferroviaire**, afin de favoriser le développement de ce mode plus écologique en particulier en formulant des recommandations sur les premiers accords-cadres conclus par SNCF Réseau, ainsi que sur le renforcement de la confiance des acteurs dans l'indépendance du gestionnaire d'infrastructure, dans le cadre de son étude sur le code de bonne conduite et l'indépendance de SNCF Réseau, et en adoptant des lignes directrices relatives aux dérogations au principe d'attribution concurrentielle de ces services ;
- ◆ **accompagné le développement du fret ferroviaire**, secteur clé pour la décarbonation des transports, en formulant des recommandations en faveur du fret, notamment dans le cadre du processus d'allocation des capacités.



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. Elle a notamment relevé que les méthodes de notation des offres n'incitent pas suffisamment à la modération du prix des recharges ;
- ◆ recensé les investissements possibles pour accompagner la décarbonation du secteur.

DANS LE SECTEUR DES AUTOCARS LIBÉRALISÉS, L'ART A :

- ◆ mis en avant la contribution de ce secteur à la décarbonation des transports dans le cadre de son rapport annuel sur le marché du transport par autocar et sur les gares routières relatif à l'exercice 2023.

DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN ÎLE-DE-FRANCE, L'ART A :

- ◆ favorisé le 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 LE SECTEUR AÉROPORTUAIRE, L'ART A :

- ◆ effectué un suivi des mesures prises par les exploitants d'aéroports en faveur de l'environnement dans le cadre de sa mission de suivi économique et financier.

DANS LE SECTEUR DES DONNÉES & DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ, L'ART A :

- ◆ favorisé l'usage des services de transport moins carbonés en accompagnant le développement des services numériques de mobilité et en soulignant leur impact potentiel en matière de report modal ;
- ◆ accéléré l'ouverture des données de transports peu carbonés et notamment des transports collectifs, indispensables aux services délivrant des informations multimodales aux voyageurs.



ZOOM SUR LA MULTIMODALITÉ

Dans son quatrième rapport multimodal, l'ART examine l'évolution de chaque mode de transport de voyageurs et de marchandises.

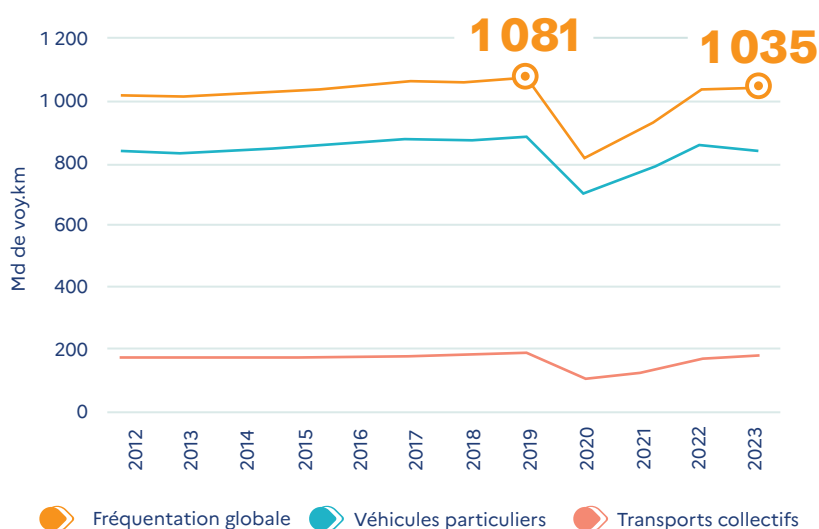
Cette évolution se révèle contrastée : alors que la part des transports collectifs progresse dans un contexte de ralentissement global des déplacements, le transport ferroviaire reste attractif grâce à son prix, malgré une qualité de service légèrement dégradée. Parallèlement, le transport routier de marchandises se maintient du fait de sa flexibilité. Cette dynamique se traduit par des émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs en légère baisse, confirmant une tendance amorcée les années précédentes.

| 1^{ER} CONSTAT

La part des transports collectifs a augmenté en 2023, dans un contexte de ralentissement global des déplacements des voyageurs.

En 2023, le transport de voyageurs en France a baissé pour la première fois en plus de dix ans (hormis la crise de Covid-19). La distance totale parcourue par tous les voyageurs a représenté 1 035 milliards de voyageurs.km, contre 1 081 en 2022, soit une baisse de 0,3 %. Cette légère baisse résulte principalement du repli des déplacements en véhicules particuliers (-1,7 %) tandis que les transports collectifs ont augmenté de +6,3 %.

Volume des déplacements domestiques (en milliards de voyageurs.km)

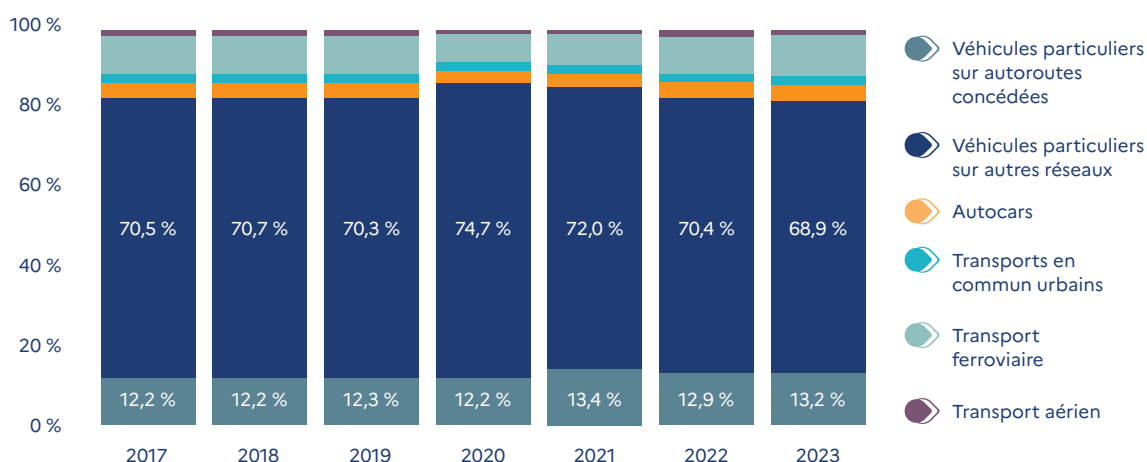


Sources : SDES (bilan annuel des transports en 2023) et ART pour le ferroviaire.

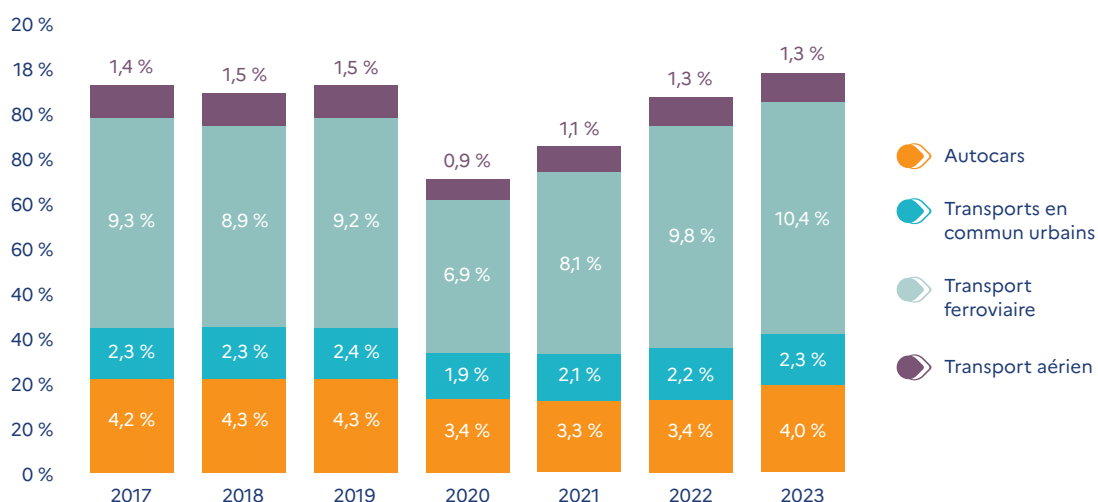
Note méthodologique : les distances considérées sont celles parcourues par les voyageurs français et internationaux sur le territoire métropolitain (y compris en Corse), à l'exception du transport aérien pour lequel l'analyse se limite aux vols intérieurs à la métropole.

Les transports collectifs connaissent une hausse de leur part modale, essentiellement poussée par le transport ferroviaire, au détriment de la voiture. La part des transports collectifs dans la mobilité domestique globale a augmenté de 1,1 point de pourcentage entre 2022 et 2023, dont 0,5 point en faveur du transport ferroviaire, qui représente ainsi une part modale de 10,4 %.

Évolution des parts modales du transport domestique entre 2017 et 2023



Zoom sur les modes de transport collectifs



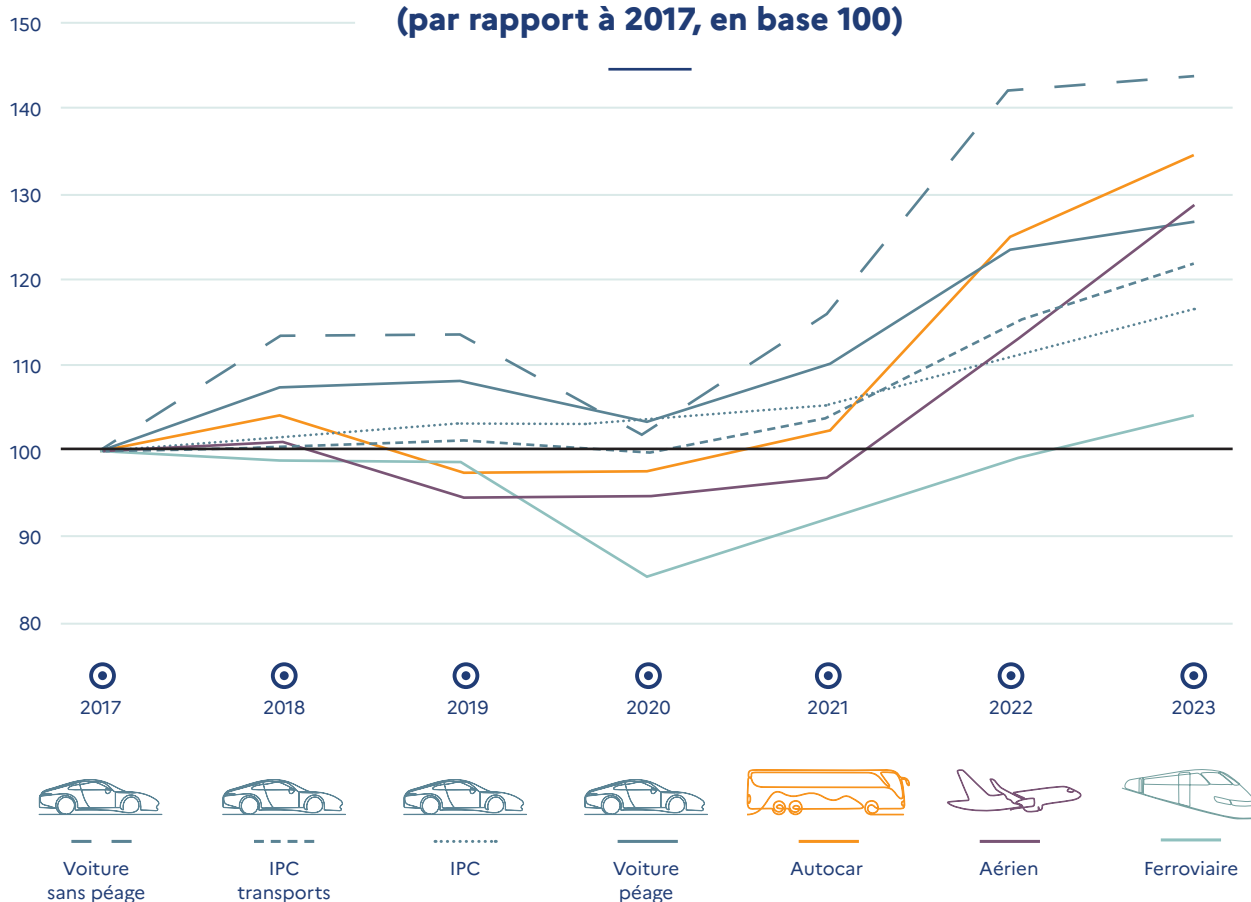
Sources : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique (bilan annuel des transports en 2023) et ART pour le transport ferroviaire, autoroutier et le transport par autocar librement organisé.

| 2^E CONSTAT

Le prix est l'un des principaux facteurs de popularité du transport ferroviaire, atténuant en partie les effets d'une qualité de service dégradée.

Dans un contexte inflationniste global, le prix du transport a subi de fortes hausses ces dernières années. En prenant pour année de référence 2017, seuls les prix du transport ferroviaire ont connu une hausse moindre que l'inflation. Les prix de la voiture, de l'autocar et du transport aérien, fortement dépendants du coût du carburant, ont subi une forte hausse depuis 2017 de, respectivement, +40 %, +34 % et +28 %.

**Évolution du prix par service
(par rapport à 2017, en base 100)**



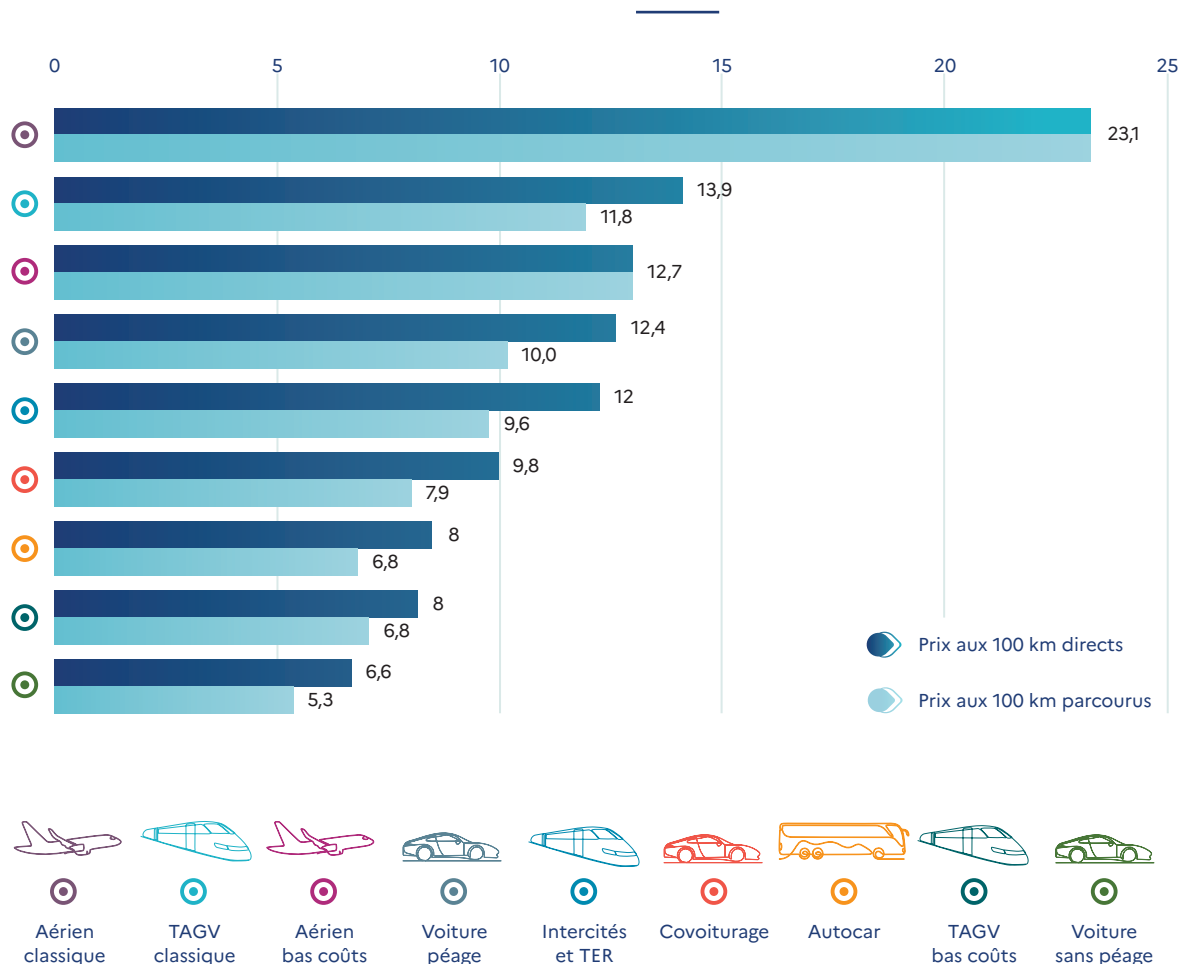
Ainsi, si le prix du transport augmente plus vite que l'inflation pour l'ensemble des modes depuis 2020, le ferroviaire demeure l'exception, avec des services à bas coûts qui garantissent une offre alternative compétitive. En 2023, seuls les trains à grande vitesse (TAGV) à bas coûts présentent un prix kilométrique presque aussi bas que la voiture sur un trajet sans péage : en moyenne, les TAGV à bas coûts coûtent 8 € pour 100 km parcourus (6,8 € pour 100 km à vol d'oiseau), contre 6,6 € (et 5,3 €) pour la voiture sans péage.

IPC : Indice des prix à la consommation (INSEE).

Source : ART, d'après les données des opérateurs de transports collectifs, des sociétés concessionnaires d'autoroutes, de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) et de l'INSEE.

Périmètre : trajets de plus de 100 km réalisés en France métropolitaine en 2023.

Comparaison 2023 du niveau de prix kilométrique par mode de transport (en Euros TTC aux 100 km)



La qualité de service s'est détériorée pour la plupart des transports collectifs, tant en termes de suppressions que de retards.

En 2023, le taux de suppression des services de transport a augmenté de 2 points en moyenne, touchant presque tous les modes de transport. Les TER longue distance (8,9 %) et Intercités de jour (9,3 %) sont les plus affectés, avec des niveaux supérieurs à 2019, marqués par de fortes

grèves. Par ailleurs, la ponctualité s'est encore détériorée, restant bien en deçà des niveaux d'avant la crise sanitaire. Seuls les services ferroviaires SLO internationaux voient leur taux de retard diminuer en un an. Néanmoins, cette amélioration de la ponctualité s'apparente à un retour à la normale après une hausse de cinq points en 2022, en partie liée à une forte reprise de la fréquentation.

Source : ART, d'après les données des opérateurs de transports collectifs, sociétés concessionnaires d'autoroutes et Official Airline Guide (OAG).

Périmètre : trajets de plus de 100 km réalisés en France métropolitaine en 2023.

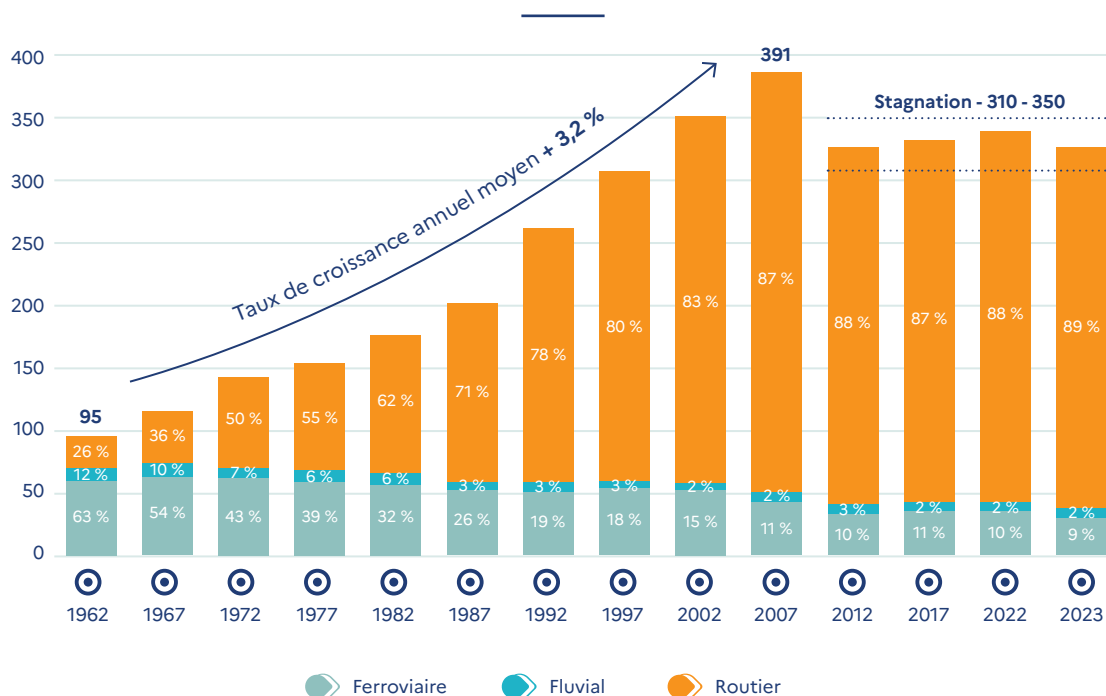
| 3^E CONSTAT

Le transport intérieur routier de marchandises demeure stable du fait de sa flexibilité.

Dans un contexte de faible dynamique du transport de marchandises en France sur les cinq dernières années, **le mode ferroviaire a subi des baisses d'activité**

tant sur les faisceaux domestiques qu'internationaux, tandis que le mode routier a maintenu son niveau de trafic et accru, en conséquence, une part modale déjà très dominante sur le transport de fret.

**Transport intérieur terrestre de marchandises
En tonnes.km (milliards) (et parts modales en %)**



L'un des facteurs principaux de l'attractivité du transport routier repose sur sa flexibilité, c'est-à-dire sur sa rapidité de desserte en point à point, que peut difficilement atteindre le mode ferroviaire sur un parcours global. Le mode fluvial, par ailleurs, ne peut assurément pas faire valoir ce facteur pour se différencier des autres modes de transport de marchandises.

Sources : Service des données et études statistiques (SDES) du ministère de la transition écologique (bilans annuels des transports).



| 4^E CONSTAT

Les émissions de gaz à effet de serre des transports intérieurs connaissent une baisse par rapport à 2022.

Le secteur des transports (transports de marchandises et de voyageurs confondus) est le principal contributeur aux émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) (33 %). En comptabilisant les émissions générées pour la production et la distribution des différents carburants et sources d'énergie (périmètre dit « du puits à la roue »), les transports ont contribué à émettre 148,0 Mt eqCO₂ en 2023 à l'intérieur de la France métropolitaine, soit une baisse de -2,0 % par rapport à 2022. Du fait de la stagnation des transports de marchandises, l'amélioration des émissions de GES est le fait, essentiellement, des transports de voyageurs.

Les émissions par voyageur.kilomètre dépendent du mode de transport, de la distance parcourue, de la motorisation et de la capacité d'emport.

Émissions de GES du puits à la roue d'un voyageur parcourant 1 km par mode en métropole

Modes de transports		g eqCO ₂ /voy.km en 2022	g eqCO ₂ /voy.km en 2023
	Vols intérieurs à la France métropolitaine	150	145
	● < 500 km	178	172
	● 500 – 1 000 km	134	129
	Voiture - distance mixte (moyenne essence, diesel, électrique)	114	113
	● Essence	116	116
	● Diesel	114	114
	● Électrique	6	6
	Courte distance	130	129
	Longue distance	74	74
	Autocars interurbains (dont régionaux conventionnés)	146	146
	Autocars SLO	27	27
	TER	22	20
	● TER thermique	106	99
	● TER électrique	5	5
	TAGV domestique	2	2
	TAGV international	2	2
	Intercités	5	5
	● Intercités thermique	47	42
	● Intercités électrique	3	3
	Transilien	4	4

Note : Les émissions par voy.km (arrondies à la valeur entière) sont obtenues en rapportant les émissions globales au nombre de voy.km. Pour les vols, les émissions sont exprimées en g eCO₂ / PeqKT (par passagers équivalents kilomètres-transportés) qui prennent en compte le tonnage de fret et poste transportés avec les passagers (1 passager équivalent correspond à 100 kg de fret et poste). Pour la voiture, les émissions par véhicule.km sont majorées (minorées) de +10 % pour la courte distance (-10 % pour la longue distance) par rapport à la distance mixte (hypothèse ADEME). Les taux d'occupation sont en moyenne de 1,4, 1,6 et 2,2 passagers par voiture pour la courte distance, la distance mixte, et la longue distance respectivement (hypothèse SDES et ADEME).

Source : ART d'après ADEME – Base Empreinte (facteurs d'émission), SDES (volume des circulations et fréquentation, entreprises ferroviaires pour le train) et DGAC (à partir des émissions de CO₂ par passager équivalent-kilomètres).



L'aérien est l'un des modes de transport les plus émetteurs, avec 145 g eqCO₂ / voy.km en 2023 pour les vols intérieurs à la France métropolitaine, en baisse de 3 % par rapport à 2022, grâce à une réduction du nombre de vols et un taux de remplissage stable. Les vols courts sont particulièrement polluants, en raison du poids des phases de décollage et de montée (relativement à la phase de croisière).

Concernant la voiture, les moteurs électriques génèrent 6 g eqCO₂ / voy.km en 2023, soit environ 20 fois moins que les moteurs diesel et essence (114 à 116 g eqCO₂ / voy.km, respectivement). La hausse de la part des voitures électriques dans le parc automobile

français – qui représente désormais 1,5 % des kilomètres parcourus, soit 6 fois plus qu'en 2019 – contribue donc à limiter les émissions liées aux véhicules particuliers.

Les autocars en services librement organisés (SLO) présentent l'une des meilleures performances du mode routier, avec 27 g eqCO₂ / voy.km, en grande partie grâce à leur taux de remplissage élevé.

Le train reste quant à lui le mode de transport le plus sobre, avec une moyenne de 6 g eqCO₂ / voy.km, rendu possible par l'électrification du réseau et une capacité d'emport importante.



L'ACTION CONTENTIEUSE DE L'ART : UN OUTIL AU SERVICE DE L'AMÉLIORATION

L'année 2024 a été riche en activité contentieuse pour l'ART qui a rendu onze décisions en matière de règlement de différend ainsi qu'une décision de mise en demeure et une décision clôturant une procédure en recherche et constatation de manquement. Cette année est notamment marquée par les premières décisions en règlement de différend de l'ART en matière de services numériques multimodaux. L'activité contentieuse de l'ART est un outil essentiel de régulation du secteur et également utile à l'amélioration du cadre de régulation.

| LES GRANDS CONTENTIEUX DE L'ART EN 2024

CLARIFICATION DE L'ARTICULATION DES POUVOIRS DE RÉGULATION EX ANTE & EX POST DE L'ART

Dans sa décision du 11 février 2021 relative au règlement du différend opposant la région Nouvelle-Aquitaine à la société SNCF Gares & Connexions concernant les conditions tarifaires d'accès aux gares ferroviaires de voyageurs, l'ART s'était déclarée incompétente pour régler des différends portant sur la tarification des redevances d'accès à ces gares. En effet elle dispose déjà d'un pouvoir d'approbation de cette tarification en amont de sa publication, via les avis conformes qu'elle rend annuellement. Cette décision avait été confirmée par la Cour d'appel de Paris dans un arrêt rendu le 27 octobre 2022.

Dans un arrêt du 16 octobre 2024, la Cour de cassation a annulé l'arrêt de la Cour d'appel de Paris, ainsi que la décision de l'ART du 11 février 2021, renvoyant au régulateur le soin de traiter du différend opposant la région Nouvelle-Aquitaine à la société SNCF Gares & Connexions. La Cour a en effet considéré que l'ART est bien compétente pour connaître des différends relatifs aux tarifs d'accès au réseau ferroviaire et aux installations de service et non uniquement ceux relatifs à la mise en œuvre de ces tarifs.



À la suite de cet arrêt, le monde académique a souligné, outre le « *risque d'ouverture des vannes du contentieux* », « *la complexité du contrôle juridictionnel des autorités de régulation, à la croisée des deux ordres* ». Il a appelé également le « *législateur européen ou national [à] énoncer clairement que le pouvoir de contrôler la tarification (...) ex ante (avis conforme) exclut [le] pouvoir ex post (règlement des différends)* »¹. En effet, la compétence de l'ART pour se prononcer en règlement de différend (phase dite « *ex post* ») au sujet d'une tarification qu'elle a préalablement approuvée (phase dite « *ex ante* ») soulève, en pratique, plusieurs difficultés.

- Tout d'abord, il est peu probable qu'une tarification approuvée *ex ante* par l'ART soit remise en cause par cette dernière, sauf élément nouveau².
- Par ailleurs, la remise en cause par le régulateur lui-même d'un tarif approuvé par ses soins pourrait nuire à la sécurité juridique de l'avis conforme

rendu par l'ART sur les tarifs d'accès à l'infrastructure ferroviaire ou aux installations de service, sécurité qui bénéficie tant aux gestionnaires des infrastructures essentielles qu'à leurs utilisateurs. Cela pourrait désinciter les acteurs ayant des griefs à formuler contre la tarification approuvée par l'ART, à respecter le délai de deux mois de recours suivant l'approbation des tarifs, mais plutôt à saisir ultérieurement l'ART dans le cadre d'un règlement de différend, potentiellement plusieurs années après.

- L'arrêt de la Cour de cassation consacre un dualisme de compétence juridictionnelle sur la tarification. En effet, les juges administratif et judiciaire pourraient être saisis simultanément dans le cadre d'un recours pour excès de pouvoir sur la tarification approuvée *ex ante* (juge administratif) et dans le cadre d'un recours formé à l'encontre de la décision de règlement de différends rendue par l'ART *ex post* (juge judiciaire).

¹ Grégoire Lemarchand-Ghica, « La compétence en matière de règlement des différends et l'office de l'Autorité de régulation des transports : une question d'interprétation », *La Semaine Juridique Entreprise et Affaires* n° 5, 30 janvier 2025, 1043.

² Dans une décision du 21 décembre 2023 (affaire n° 475334), portant sur la mise en œuvre du pouvoir de sanction de l'ART, le Conseil d'Etat a considéré que « [s]i le principe général du droit d'impartialité, qui s'impose à tous les organes administratifs, exige que l'autorité se prononçant sur l'opportunité des poursuites ne manifeste, dans son pouvoir d'appréciation, ni partialité, ni animosité personnelle, il ne saurait en lui-même faire obstacle à ce que le collège de l'ART puisse décider, en application des dispositions de l'article L. 1264-1 du code des transports (...), de procéder à la recherche et à la constatation de manquements liés à un tarif qu'il a homologué en application de l'article L. 6327-2 du même code ».

ANNULATION DES TARIFS DES REDEVANCES D'UTILISATION DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL POUR LES HORAIRES DE SERVICE 2024 À 2026 APPROUVÉS PAR L'ART EN RAISON D'UN VICE DE PROCÉDURE

Saisi par huit régions, le Conseil d'État a annulé, dans sa décision du 5 mars 2024, les dispositions tarifaires du document de référence du réseau (DRR) établi par la société SNCF Réseau pour l'horaire de service 2024³, approuvées par l'ART dans son avis conforme du 9 février 2023, en considérant qu'elles ont été prises au terme d'une procédure irrégulière.

- ◆ D'une part, le Conseil d'État a jugé que SNCF Réseau n'avait pas respecté l'exigence de transparence qui lui incombe dans le cadre de sa mission de tarification de l'infrastructure du réseau ferré national, dans la mesure où les informations fournies aux autorités organisatrices de la mobilité étaient insuffisantes sur des sujets tels que l'estimation du montant des coûts complets alloués aux activités conventionnées de transport relevant de chaque autorité organisatrice, les modalités de fixation du montant de la « redevance de marché » applicable aux services conventionnés ou encore le taux de couverture des coûts complets imputables à ces activités.
- ◆ D'autre part, les autorités organisatrices ont été privées de la garantie de voir leur avis pris en considération du fait de l'adoption, par le conseil d'administration de SNCF Réseau, du DRR au lendemain de la date d'expiration du délai de consultation.

Le Conseil d'État a toutefois reporté les effets de l'annulation prononcée au 1^{er} octobre 2024, afin de permettre à SNCF Réseau de continuer à percevoir les redevances applicables à l'horaire de service 2024 dans le délai nécessaire à l'élaboration et à l'approbation d'un nouveau DRR, évitant ainsi de porter gravement atteinte à son équilibre financier dès lors qu'aucun des griefs de fond formulés par les autorités organisatrices requérantes, s'agissant de la structure et du niveau de la tarification proposée par SNCF Réseau, n'était susceptible, selon le juge, d'en justifier l'annulation.



LES RÈGLEMENTS DE DIFFÉRENDS DANS LE SECTEUR DES SERVICES NUMÉRIQUES DE MOBILITÉ

L'ART a adopté en 2024 ses premières décisions en règlement de différend en matière de services numériques de mobilité.

**FÉVRIER
2024**

Saisines de l'ART
par la société
Myzee Technology

**SEPTEMBRE
2024**

Séance publique
de règlements
de différends

**OCTOBRE
2024**

Publications
des décisions de l'ART
au Journal officiel de
la République française

| LA PAROLE À...

Christos Kaloudas,
juriste sénior au sein de la direction
des affaires juridiques de l'ART



En quoi consistent les décisions de l'ART du 15 octobre 2024 relatives au règlement des différends opposant la société Myzee Technology à des gestionnaires de services numériques de vente de titres de transport en commun ?

En février et en mars 2024, la société Myzee Technology, propriétaire de l'application « Witick » qui permet d'acheter et de valider des titres de transport numériques, a saisi l'ART de dix demandes de règlement de différends l'opposant à des gestionnaires de services numériques de vente de titres de transport en commun, en ce qui concerne la possibilité de distribuer numériquement de tels titres aux usagers en tant que « *fournisseur de service numérique multimodal* ». Plus précisément, la société demandait à l'ART d'enjoindre aux gestionnaires de services numériques de vente de lui reconnaître ce statut et ainsi de « *finaliser et conclure* » avec elle un contrat lui permettant de distribuer de tels titres. Dans cinq de ces décisions⁴, l'ART a déclaré les saisines de la société Myzee Technology irrecevables en l'absence de caractérisation d'un différend entre les parties à la date de ces saisines. Dans les cinq autres décisions⁵, l'ART a fait droit aux demandes de la société Myzee Technology. Elle a notamment enjoint aux gestionnaires des services numériques de vente concernés :



- d'élaborer et de publier, sous six mois, les conditions contractuelles générales et particulières applicables à toute personne privée ou publique fournissant un service numérique multimodal, et souhaitant délivrer ou revendre les titres de transport afférents aux services de transport en commun sur le périmètre des réseaux concernés ;
- de les communiquer à la société Myzee Technology, et de proposer à cette dernière d'entrer en négociation sur la base de ces conditions contractuelles afin de conclure un contrat de service numérique multimodal.



Il s'agit des premières décisions de règlement de différends adoptées par l'ART en matière de services numériques multimodaux.



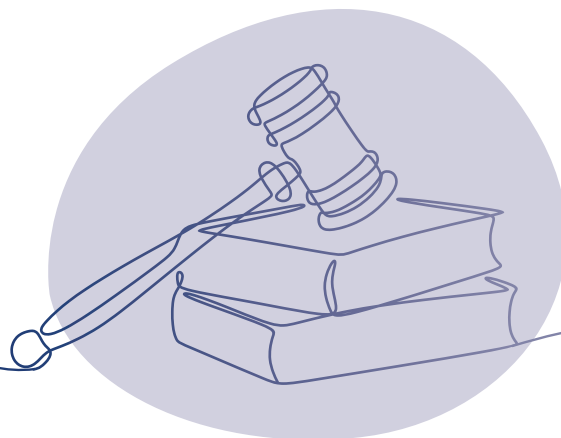
Quelle est la portée de ces décisions ?

Il s'agit des premières décisions de règlement de différends adoptées par l'ART en matière de services numériques multimodaux. Les cinq décisions faisant droit aux demandes de la société Myzee Technology ont permis de clarifier la notion de « service numérique multimodal ». L'ART a précisé qu'il ressort de l'article L. 1115-10 du code des transports que cette qualification repose sur un seul critère, à savoir que le service numérique « permet la vente » de services de mobilité.

Par ailleurs, le dispositif adopté dans ces décisions a vocation à s'appliquer à l'ensemble des gestionnaires de services numériques de vente de titres de transport en commun, dans des situations comparables à celles visées par les décisions concernées⁶.

Grâce à leur portée générale, ces décisions devraient ainsi permettre de renforcer la transparence des conditions d'accès des fournisseurs de services numériques multimodaux aux services numériques de vente des gestionnaires de services de mobilité.

Enfin, les cinq décisions déclarant les saisines de la société Myzee Technology irrecevables, fournissent des précisions sur le niveau minimum de démarches que les fournisseurs de services numériques multimodaux doivent réaliser auprès des autorités organisatrices de la mobilité et de leurs sociétés délégataires avant de saisir, le cas échéant, l'ART en règlement de différend.



⁴ Il s'agit des décisions relatives respectivement aux réseaux de transport en commun de Nantes, Artois Mobilités, Strasbourg, Saint-Étienne et Valenciennes.

⁵ Il s'agit des décisions relatives respectivement aux réseaux de transport en commun d'Orléans, Tours, Toulon, Bordeaux et Pays Basque-Adour.

⁶ Il en va ainsi, notamment, de la publication des conditions générales et particulières applicables à la délivrance ou à la revente des titres afférents aux services de transport en commun par ces gestionnaires.



UN RÉGULATEUR EN LIEN ÉTROIT AVEC L'ÉCOSYSTÈME DES TRANSPORTS

PARTAGER UNE EXPERTISE & ÉCLAIRER LE DÉBAT PUBLIC

Afin d'informer les acteurs économiques du secteur des transports et éclairer le débat public, l'ART a œuvré, en 2024, à produire des informations de qualité, à travers des échanges avec les pouvoirs publics lors d'auditions, grâce à la publication d'études thématiques et de rapports sectoriels.

ACCOMPAGNER LES TRAVAUX DU PARLEMENT



auditions

L'ART est régulièrement auditionnée 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.

En 2024, elle a été auditionnée à neuf reprises par l'Assemblée nationale et le Sénat sur divers sujets de régulation, comme la préparation de l'échéance des contrats de concessions autoroutières ou les scénarios de long terme pour le réseau ferroviaire français. 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 2025.





UN DIALOGUE RÉGULIER AVEC LES AUTRES AUTORITÉS INDÉPENDANTES

LES RENCONTRES INTER AAI/API

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 2024, les présidents des AAI et des API se sont réunis à deux occasions : en juin, une première rencontre a été organisée par l'Autorité de régulation

de la communication audiovisuelle et numérique (ARCOM) pour échanger sur l'actualité européenne des régulateurs. En novembre, une deuxième rencontre a été accueillie par l'Autorité de la concurrence (ADLC) pour évoquer les enjeux relatifs aux ressources humaines, à la souveraineté numérique et à l'usage de l'intelligence artificielle.

UN RÉGULATEUR IMPLIQUÉ DANS LES TRAVAUX EUROPÉENS

L'ART a participé en 2024 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 Rail Regulatory Bodies*, *Single European Railway Area Forum*, *Network of Economic Regulators* de l'OCDE) ;
- la co-régulation du tunnel sous la Manche avec son homologue britannique, l'*Office of Rail & Road* (ORR), et de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, avec l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) suisse ;
- 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



Le transport de voyageurs
en France – Volume 3



Rapport sur l'accueil des
autocars librement organisés
en Île-de-France



Projet stratégique 2024-2029
de l'Autorité de régulation
des transports

Rapport sur le code
de bonne conduite et
l'indépendance du gestionnaire
d'infrastructure SNCF Réseau



Économie générale des
concessions autoroutières



Suivi économique et financier
des aéroports – Bilan 2023

ÊTRE À L'ÉCOUTE DES SECTEURS : CONSULTER ET ÉCHANGER

En lançant des consultations publiques et en organisant des événements 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...

- Webinaire de consultation des usagers et des clients des services ferroviaires – 8 février 2024



- Colloque « Droit des mobilités » organisé conjointement avec l'Université Paris-Dauphine – 30 avril 2024



- Webinaire « Rencontres gares routières » présidé par Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART – 20 septembre 2024



- Conférence de presse pour la présentation des orientations stratégiques de l'ART pour la période 2024 - 2029 – 24 septembre 2024



- Webinaire « Rencontres données de mobilité » présidé par Sophie Auconie – 7 octobre 2024

LES VISITES DE TERRAIN...

VISITE DU PROJET EOLE "PROLONGEMENT DU RER E VERS L'OUEST"

Thierry Guimbaud, Président de l'ART, accompagné des vice-présidentes Sophie Auconie et Florence Rousse, et des services, s'est rendu sur le chantier du projet Eole à la Défense Grand Arche et s'est entretenu avec Xavier Gruz, directeur de projet. *Mercredi 24 avril 2024.*



DÉPLACEMENT SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER D'APRR

Thierry Guimbaud, Président de l'ART, accompagné des vice-présidents Sophie Auconie, Florence Rousse et Patrick Vieu, a effectué une visite du réseau autoroutier APRR et s'est entretenu avec Philippe Nourry, président d'APRR, ainsi qu'avec l'équipe de direction de la société concessionnaire d'autoroutes. *Jeudi 19 septembre 2024.*

VISITE DE L'AÉROPORT DE MARSEILLE PROVENCE ET DU PÔLE D'ÉCHANGE MULTIMODAL DE VITROLLES

Le collège de l'ART a rencontré Pierre-Alain Roche, président du conseil de surveillance de l'aéroport de Marseille Provence et d'autres représentants de l'exploitant aéroportuaire afin de visiter le terminal « Cœur d'aéroport » et d'échanger sur les enjeux liés à la régulation aéroportuaire (évolution du cadre de régulation, contrats de régulation économique, investissements d'avenir). Le collège a ensuite suivi une présentation de l'action de la métropole d'Aix Marseille en matière d'intermodalité. *Vendredi 13 décembre 2024.*



LES CONSULTATIONS PUBLIQUES LANCÉES EN 2024...



consultations publiques

En 2024, en lançant trois 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.

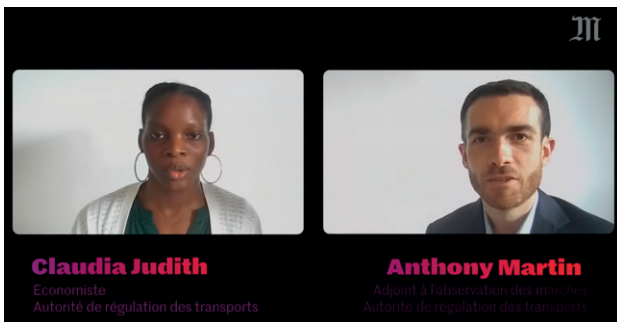
- L'ART a consulté l'ensemble des acteurs des secteurs qu'elle régule dans le cadre de l'élaboration de ses orientations stratégiques pour la période 2024-2029, afin de recueillir leurs observations sur le bilan et les priorités à venir du régulateur.
- Elle a consulté les parties prenantes intéressées du système ferroviaire sur l'évolution des règles de séparation comptable proposées par SNCF Voyageurs à compter de l'exercice comptable 2023.
- Elle a consulté les parties prenantes intéressées du système ferroviaire sur son projet de lignes directrices relatives aux conditions et modalité de contrôle des dérogations à l'attribution concurrentielle de services conventionnés de voyageurs prévues par le règlement (CE) n°1370/2007 du 23 octobre 2007, dit « OSP », dans la perspective de la mise en concurrence des contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer à compter du 25 décembre 2023.

PRENDRE LA PAROLE DANS LE DÉBAT PUBLIC

L'ART DANS LES MÉDIAS...

- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par **Contexte** sur sa nomination à la présidence de l'ART, le 18 mars.
- Interview d'Anh Lai, économiste à la direction de l'observation des marchés et de Pauline Henriot, responsable de domaine à la direction de régulation sectorielle des transports de l'ART pour **Mobility-Cités** sur le marché du transport par autocar le 19 juin.
- Interview de Fabien Couly, directeur de l'observation des marchés et d'Olivier Salesse, directeur de la régulation sectorielle du transport ferroviaire et de la RATP pour le magazine « **Que choisir** » des mois de juillet et août sur l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire.





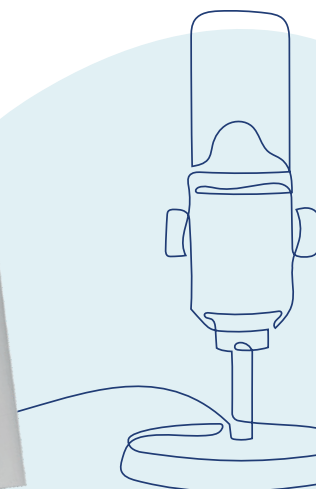
- Interview de Claudia Judith, économiste à la direction de l'observation des marchés et d'Anthony Martin, adjoint au directeur de l'observation des marchés au journal **Le Monde** sur l'évolution et la qualité de l'offre ferroviaire en France, le 11 juillet (217 000 vues).
- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, pour le magazine **Aviation civile** sur les missions de l'ART en matière aéroportuaire et sur l'évolution du cadre de régulation des aéroports, en septembre.



- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, pour **Mobility-cités** sur les défis liés aux infrastructures des gares routières, le 4 novembre.
- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par le **groupe EBRA** sur les transformations du paysage ferroviaire dans la prochaine décennie, en novembre.
- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par **Ville, Rail et Transports** sur le rôle et les missions de l'ART et les grands défis du secteur des transports, en novembre.



- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, par **News Tank Mobilités** sur le rapport de l'ART dédié à l'accueil des autocars librement organisés en Ile-de-France.
- Interview de Thierry Guimbaud, Président de l'ART, pour **la Revue concurrence** sur l'action de l'ART en faveur de meilleures mobilités pour demain, en novembre.





LES INTERVENTIONS DE L'ART DANS DES COLLOQUES, CONFÉRENCES ET TABLES RONDES...

INTERVENTION DE THIERRY GUIMBAUD, PRÉSIDENT DE L'ART

- Au webinaire « *Mobilités : la concurrence est-elle en mouvement ?* » organisé par **l'Autorité de la concurrence** sur le thème « *Nouveaux entrants sur les marchés ferroviaires : encore trop d'obstacles ?* », le 13 mars.
- Au congrès de **la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs (FNTV)** sur le thème « *Comment garantir l'accès aux transports pour tous ?* », le 17 octobre.
- Au débrief Mobilités organisé par **News Tank Mobilités**, le 9 octobre.



- Au congrès de **l'Union des Aéroports Français (UAF)**, sur le thème « *Quelle régulation pour le secteur aéroportuaire ?* », le 3 décembre.



INTERVENTION DE FLORENCE ROUSSE, VICE-PRÉSIDENTE DE L'ART

- Au colloque « *Trains de nuit* » organisé au Sénat par **le sénateur Jacques Fernique, membre de la commission de l'Aménagement du territoire et du développement durable, et l'association Destination Trains de nuit**, le 17 juin.



- À la quatrième rencontre annuelle du « *fret ferroviaire du futur* » organisée par **Objectif OFP** sur le thème « *Quelles visions et perspectives pour le fret ferroviaire ?* », le 26 novembre.
- Intervention de Sophie Auconie, vice-présidente de l'ART, à l'assemblée générale de la Fédération nationale des associations d'utilisateurs des transports (FNAUT), le 23 mars.

CONSULTATION SUR LA STRATÉGIE DE COMMUNICATION

En 2024, l'ART a initié des travaux en lien avec sa stratégie de communication pour l'adapter aux enjeux du secteur des transports et être au plus près de ses attentes.

À cette fin, un état des lieux de sa communication auprès de ses parties prenantes a été effectué : représentants des pouvoirs publics, d'opérateurs de transports, de gestionnaires d'infrastructures, de la presse ont fait part de leurs remarques. En particulier :

- les acteurs interrogés ont souligné l'indépendance de l'ART reflétée par sa neutralité et son honnêteté. Son expertise a également été relevée, ses rapports et publications constituant des sources précieuses et utiles à l'ensemble de son public. Ses missions sont globalement comprises et reconnues ;
- ancrée dans la réalité du terrain et ouverte à la réflexion, la volonté d'ouverture au dialogue de l'ART auprès des parties prenantes est très appréciée. L'ART bénéficie d'une image d'acteur réaliste par rapport au marché des transports et à la mobilité ;
- pour une meilleure valorisation des travaux de l'ART, l'adaptation de ses publications dans un format synthétique et traduit en anglais a notamment été mentionnée. La mise en perspective des études de l'ART au niveau européen et international ainsi que l'amélioration de l'ergonomie du site internet sont d'autres pistes d'amélioration envisagées.

ÉVOCATIONS SPONTANÉES SUR L'ART

Ouverture Écoute Compétence Rigueur Sérieux
INDEPENDANCE
Transparence Honnêteté Expertise Confiance Échange Dialogue

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 notifications proposées :

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

<https://www.autorite-transport.fr/>

LES RÉSEAUX SOCIAUX

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

<https://www.linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transport>

YouTube : [autoritederegulationdestra7864](#)

TOUTES ET TOUS AU SERVICE DES USAGERS & DE LA MOBILITÉ

En 2024, 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 mobilité¹.

| LES EFFECTIFS DE L'ART



96

collaborateurs
au 31 décembre 2024
hors membres du collège

95 %
de cadres

86 %
d'agents
contractuels

14 %
de fonctionnaires
détachés
ou mis à disposition



Effectif autorisé de

102
ETPT

(équivalent temps
plein travaillé)

15
agents promus
mobilités internes

Plus de
1 582
candidatures
reçues
pour 20 postes ouverts



38,5
ans
d'âge moyen

3,5
années
d'ancienneté
des agents en moyenne

52 %
d'hommes

48 %
de femmes

Dans un souci d'alignement avec les orientations stratégiques de l'ART, la mission des ressources humaines se concentre notamment sur l'attractivité, la gestion et la fidélisation des compétences, véritables leviers de la performance de l'ART.

Mais aussi, la mission des ressources humaines de l'ART veille à...

- ◆ Accomplir un plan de formation ambitieux avec un taux de réalisation de 95 %, soit 99 formations réalisées pour 149 participants ;
- ◆ Mettre en place une communauté de managers visant à favoriser les échanges entre pairs ;
- ◆ Accueillir et veiller à la bonne intégration des nouveaux collaborateurs (communication intranet, journée des nouveaux arrivants, rapport d'étonnement).
- ◆ Assurer et promouvoir la qualité des conditions de vie au travail (QVCT) avec :
 - la semaine de la QVCT organisée en juin 2024 : séances d'ostéopathie, compétition culinaire, blind test, petit déjeuner « santé » etc ;
 - des questionnaires réguliers pour analyser la QVCT des agents de l'ART ;
 - des séminaires de travail et de cohésion pour renforcer notre cohésion !



LA MÉTÉO DES AGENTS

L'ART a fait de la qualité de vie au travail l'un des axes prioritaires de son plan interne. Les enquêtes et sondages réalisés en interne révèlent un fort niveau d'engagement des agents et une bonne qualité de l'ambiance au travail.

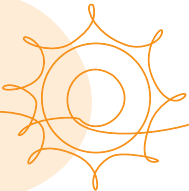
7,8/10 

La réussite de l'ART dans les missions qui lui ont été confiées par le législateur (de « m'est indifférente » à « est vraiment importante pour moi »)



« S'engager dans les missions de l'Autorité est essentiel pour la réussite de l'Autorité ! »



7,8/10 

L'ambiance générale dans ma direction (de « froide » à « conviviale »)



« Une convivialité qui contribue à l'émergence d'une pensée renouvelée et toujours pertinente ! »



ORGANISATION & 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 2024 pour construire une régulation toujours plus performante au service des usagers et de la mobilité.

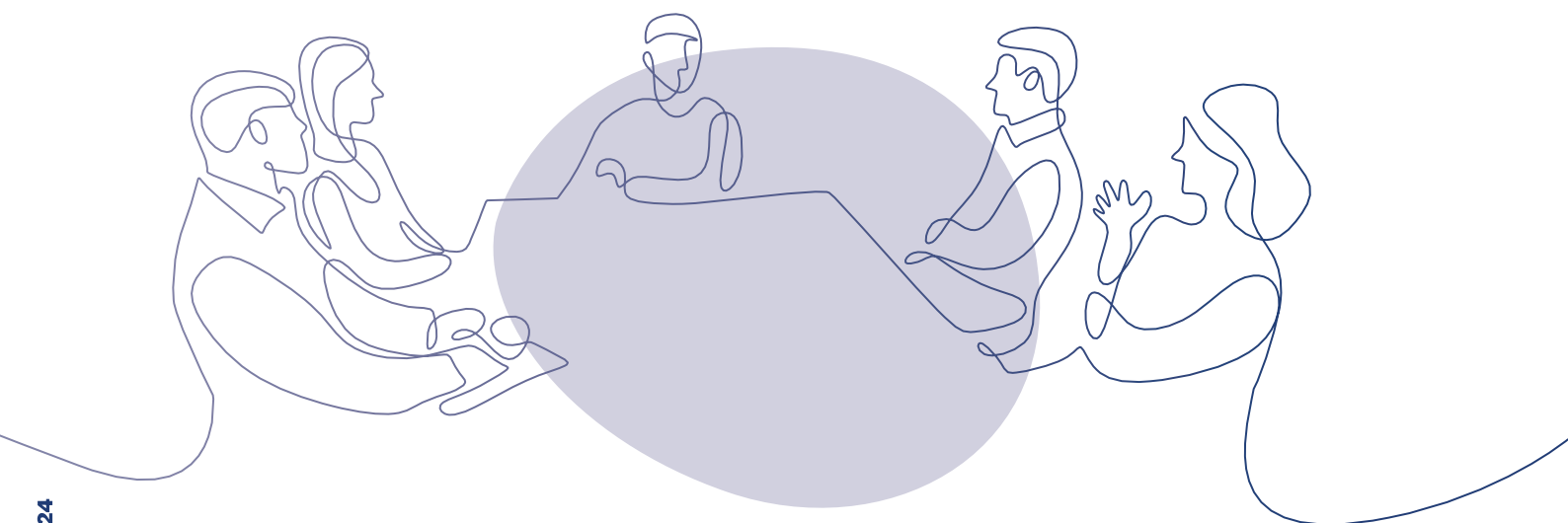
| LE COLLÈGE

Organe décisionnel de l'ART, le collège 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 ; en raison de leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques, 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 à la charte de déontologie. 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.

À la suite de 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 à la Cour des comptes, tous trois nommés pour une durée de six ans, non renouvelable.

Sont ainsi membres de la commission des sanctions :

- 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 ;
- Mme Marie-Louise Desgrange, conseillère honoraire à la Cour de cassation, à compter du 3 octobre 2024.

| LES SERVICES

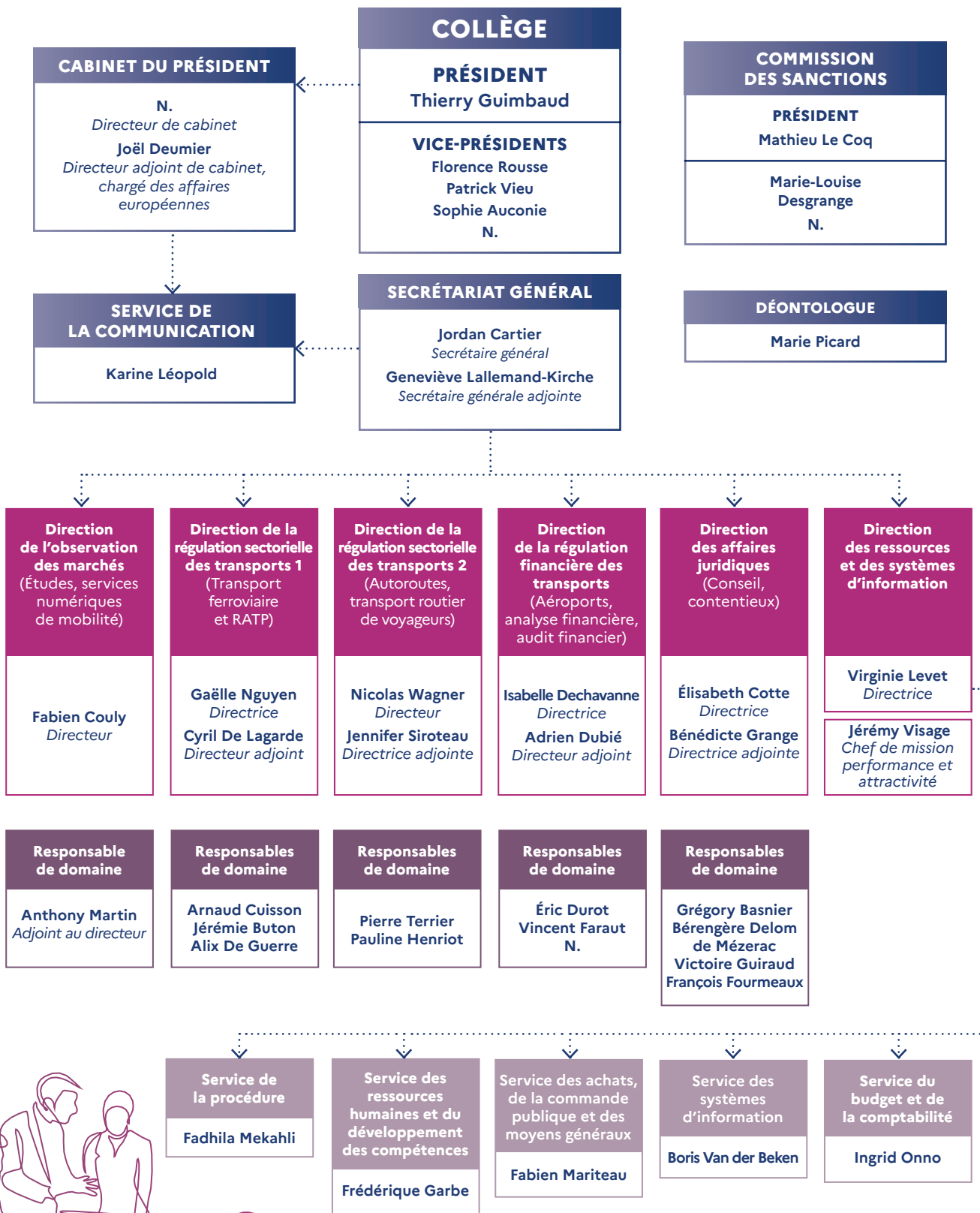
Chargés d'accompagner l'ART dans l'exercice de ses missions, notamment d'assurer la préparation et l'exécution des avis et décisions adoptés par le collège, les services réunissent près de cent collaborateurs.

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



ORGANIGRAMME

Au 1^{er} juin 2025



LES RESSOURCES MOBILISÉES



Les ressources 2024, constituées de la subvention pour charge de service public et d'un prélèvement sur le fonds de roulement, s'élèvent à un montant total de 16,23 M€. La subvention, revalorisée en 2024, s'élève à 15 M€ et représente 92,4 % des ressources mobilisées (contre 88,4 % en 2023). Depuis la suppression des taxes affectées prélevées sur les entreprises du secteur régulé en 2020, le financement de l'ART provient partiellement de son fonds de roulement, soit 1,23 M€ (contre 1,397 M€ en 2023).

Subvention de l'état Prélèvement sur le fond de roulement

LES DÉPENSES DE L'ART

Les dépenses réelles de 2024, constituées des dépenses de personnel, de fonctionnement et d'investissement, s'élèvent à un montant total de 16,23 M€.

Les dépenses de personnel s'élèvent à la somme de 11,89 M€ et représentent 73,2 % des dépenses réelles totales contre 71,8 % en 2023. Les dépenses de fonctionnement représentent 4,14 M€ soit 25,5 % (contre 30,8 % en 2023) et l'investissement 200 000 € soit 1,2 % (contre 1,7 % en 2023).

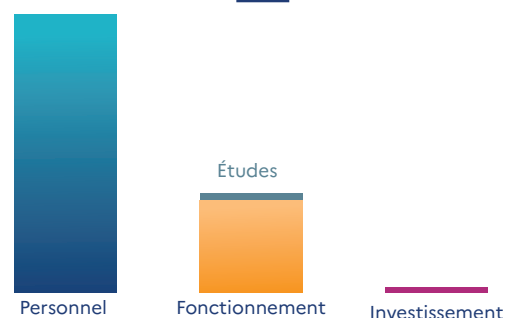
Personnel Fonctionnement Investissement



Dépenses réelles réalisées

L'externalisation des études économiques, sectorielles, juridiques et financières en matière de régulation est de 232 000 €, soit 5,6 % du montant des dépenses de fonctionnement.

Ainsi, l'ART réalise en propre, l'essentiel des études nécessaires à son activité.



Le fonds de roulement de l'ART a dû 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 (Équivalent Temps Plein Travaillé) en 2015 à 102 ETPT depuis 2022, soit une hausse de 63 %. Or, alors que ses ressources financières affectées étaient de 11 M€ en 2015, la loi de finances pour 2024 a fixé la subvention pour charges de service public de l'ART à 15 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 34 % à ce qu'il était en 2015 et, en termes réels, de plus de 16 %. Le niveau structurellement insuffisant de la dotation budgétaire allouée à l'ART la contraint ainsi, depuis

plusieurs années, à équilibrer son budget par prélèvement sur son fonds de roulement, pour un montant cumulé de 13,4 M€ sur la période 2020-2024, lequel atteint désormais un niveau critique représentant trois mois et demi de fonctionnement.

Même si, ces dernières années, l'ART a réalisé d'importants efforts de gestion pour 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, notamment sa capacité à investir pour renouveler ses équipements ou faire évoluer ses systèmes d'information, alors qu'elle collecte d'importantes quantités de données confidentielles auprès des opérateurs des secteurs qu'elle régule, dont elle doit assurer le traitement et la protection.



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 :

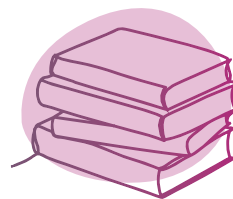
- participation aux échanges biannuels instaurés depuis 2017 entre les présidents de plusieurs autorités indépendantes ;
- partage d'expériences et de « bonnes pratiques », et réalisation de parangonnages sur des questions relatives tant à la régulation économique sectorielle qu'aux ressources humaines (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 (sécurisation des systèmes d'information, traduction des évolutions réglementaires, échanges et partages sur les outils métier, etc.) ;
- 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.

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.

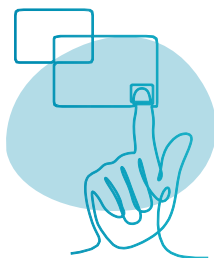
| LE KIOSQUE DE L'ART



Rapports sectoriels
(ferroviaire, autocars, autoroutes),
bilan semestriels et synthèses
des consultations publiques.
Retrouvez les principales publications sur
autorite-transport.fr



**Retrouvez la base des avis
et décisions sur**
autorite-transport.fr/avis-et-decisions



**Retrouvez les textes
de références sur**
autorite-transport.fr/les-textes-de-reference

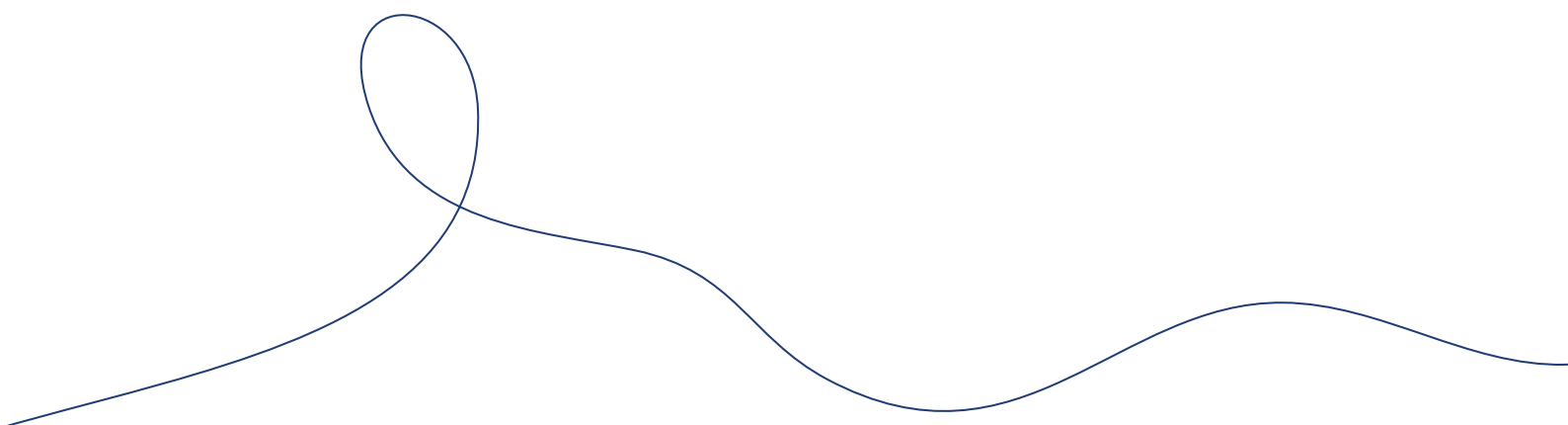


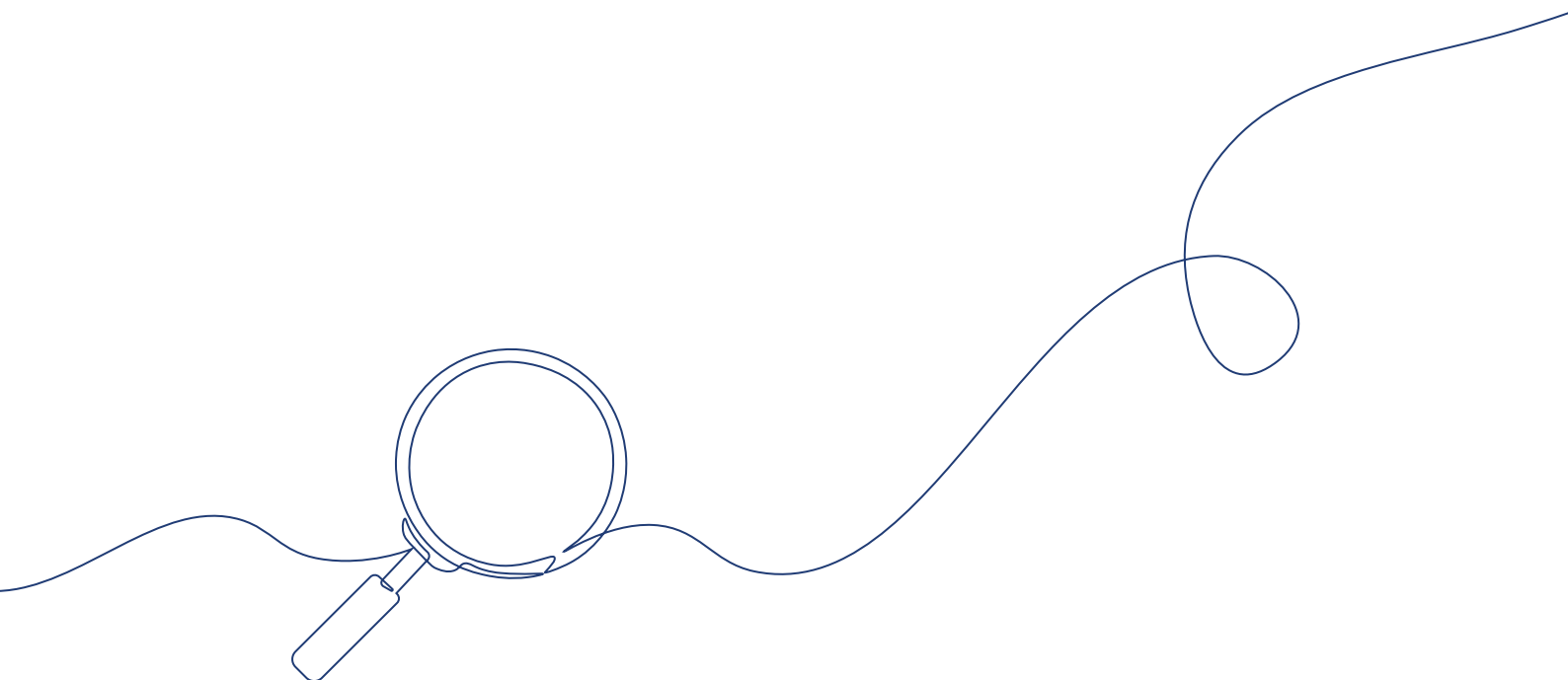
**Consultez le glossaire des secteurs
régulés par l'ART sur**
autorite-transport.fr/glossaire



[linkedin.com/company/art-autorite-
de-regulation-des-transport/](https://linkedin.com/company/art-autorite-de-regulation-des-transport/)







Directeur de la publication : Thierry Guimbaud

Rédacteurs en chef : Jordan Cartier, secrétaire général ; Geneviève Lallemand-Kirche, secrétaire générale adjointe ; Joël Deumier, directeur adjoint de cabinet chargé des affaires européennes ; Karine Leopold, cheffe du service de la communication.

Ont participé à la réalisation de ce rapport d'activité : Les services de l'ART

« **La Parole à** » : Nous remercions tous les auteurs de la rubrique « la parole à » qui se sont exprimés librement dans cette tribune. Les propos tenus dans cette rubrique n'engagent que leurs auteurs.

Conception et réalisation : ENOTIKOM, agence conseil en communication

Crédits photos : Freepik, Envato, Service communication de l'Autorité de régulation des transports, Hervé Tallon / StudiosLight Production.

Impression : Atelier central du Ministère des finances Bercy en 550 exemplaires.

Dépot légal : Juillet 2025 - ISSN 2823-9296



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

autorite-transports.fr