

Communiqué DE PRESSE

Paris, le 14 octobre 2021

Loi DDADUE

L'ART dispose de pouvoirs renforcés et de nouvelles compétences dans le secteur aéroportuaire et dans les services européens de télépéage

La [loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances](#) (DDADUE) a été promulguée.

Elle renforce les pouvoirs de l'Autorité dans le secteur aéroportuaire et confie à celle-ci des missions nouvelles dans le domaine des services européens de télépéage.

NOUVELLE MISSION DE SUIVI ECONOMIQUE ET FINANCIER ET COMPETENCE RENFORCEE SUR LE CONTROLE TARIFAIRE DANS LE SECTEUR AEROPORTUAIRE

Dans le secteur aéroportuaire, l'article 6 de la loi DDADUE reconnaît à l'Autorité une **mission nouvelle de suivi économique et financier des aéroports entrant dans son champ de compétence**. Celle-ci permettra à l'Autorité, d'une part, d'exercer au mieux sa mission de régulation des tarifs des redevances aéroportuaires et son pouvoir d'avis conforme sur les projets de contrats de régulation économique et, d'autre part, de conforter l'inscription de son action dans une approche multimodale. Si un pouvoir de collecte régulière de données, similaire à celui existant dans l'ensemble des autres secteurs régulés, n'a pas été reconnu à l'Autorité à cette occasion, la mission de suivi économique et financier des aéroports, prévue par la loi DDADUE, permettra à l'Autorité de produire des publications sectorielles accessibles à l'ensemble des parties prenantes (Commission européenne, Gouvernement et administrations, Parlement, Cour des comptes, acteurs du marché, etc.) afin d'objectiver le débat public et éclairer les décisions publiques dans le secteur aéroportuaire.

Par ailleurs, ce même article reconnaît à l'Autorité le **pouvoir de déterminer, par une décision publiée au Journal officiel, les principes auxquels obéissent les règles d'allocation des produits, des actifs et des charges au périmètre des activités régulées**. Cette nouvelle compétence tire ainsi les conséquences de la décision du Conseil d'État du 28 janvier 2021, en confiant à l'Autorité le soin de fixer le cadre général que doivent respecter ces règles.

DE NOUVELLES MISSIONS DANS LE DOMAINE DES SERVICES EUROPEENS DE TELEPEAGE

La loi DDADUE, qui transpose [la directive 2019/520](#), a également pour objectif de réaliser l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans l'Union européenne en mettant en place

les conditions nécessaires pour que des opérateurs, les prestataires de service européen de télépéage, puissent proposer des boîtiers de télépéage permettant de s'acquitter des péages sur les différents systèmes en vigueur dans les différents pays de l'Union européenne. L'utilisateur reçoit une facture unique pour l'ensemble de ses parcours sur sections à télépéage au sein de l'Union, simplifiant ainsi son trajet. Le prestataire de service européen de télépéage a donc un rôle d'interface entre l'usager et le perceuteur des péages c'est-à-dire, pour la France, la société concessionnaire d'autoroutes.

Compétence autrefois exercée par [le ministère de la transition écologique](#), le législateur confie à l'Autorité, avec l'article 13 de la loi DDADUE, **une mission d'enregistrement**, à savoir la tenue d'un registre regroupant des informations concernant non seulement les perceuteurs de péage mais aussi les prestataires de service européen de télépéage enregistrés sur le territoire.

La loi DDADUE attribue également à l'Autorité **une mission de conciliation** entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les prestataires du service européen de télépéage. À ce titre, elle peut être **saisie** afin de **rendre un avis sur tout différend** concernant leurs relations ou négociations contractuelles. Elle peut notamment vérifier que les conditions contractuelles appliquées par un perceuteur de péage aux prestataires du service européen de télépéage ne sont pas discriminatoires.

Consulter

- [La loi n° 2021-1308 du 8 octobre 2021 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports, de l'environnement, de l'économie et des finances \(DDADUE\)](#)

À propos de l'Autorité de régulation des transports

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf). La loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques a élargi les compétences du régulateur aux activités routières – transport par autocar et autoroutes.

Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer), avec la mission de contribuer au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles, au bénéfice des clients des transports ferroviaire et routier.

Compétente pour la régulation des redevances aéroportuaires depuis le 1^{er} octobre 2019, l'Arafer est devenue l'Autorité de régulation des transports (ART) à cette date. Enfin, la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a étendu les compétences et missions de l'Autorité à l'ouverture des données de mobilité et de billettique, ainsi qu'à la régulation des activités de gestionnaire d'infrastructure et des activités de sûreté exercées par la RATP en Île-de-France.

Ses avis et décisions sont adoptés par un collège composé de cinq¹ membres indépendants choisis pour leurs compétences économiques, juridiques ou techniques dans le domaine des services numériques ou du transport, ou pour leur expertise des sujets de concurrence. Il est présidé depuis août 2016 par Bernard Roman.

¹ La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités a acté une transformation de la gouvernance du collège de l'Autorité qui passera progressivement à cinq membres permanents (les deux membres vacataires actuels termineront leur mandat et ne seront pas remplacés).