



PROJET STRATÉGIQUE 2024 > 2029

> Concourir
au développement
de mobilités
durables



Thierry Guimbaud
Président de l'ART

> Éditorial

L'ART ambitionne, dans les années à venir, de concourir, avec ses outils de régulateur économique des transports, au développement de mobilités durables.

Neuf mois après ma nomination à la présidence de l'Autorité de régulation des transports (ART), c'est avec plaisir et engagement que je vous présente le projet stratégique de l'ART pour les six années à venir.

L'ART se trouve aujourd'hui à un moment charnière : après un élargissement rapide et très substantiel de ses compétences, suivi d'une nécessaire période d'appropriation de celles-ci, c'est le moment d'ouvrir une nouvelle page, d'engager un « acte II » de la régulation. Cette nouvelle phase, que je souhaite placer sous le signe de l'approfondissement – de notre action, des relations avec l'écosystème, du lien avec les territoires –, s'inscrit dans un contexte marqué par des enjeux qui affectent le quotidien non seulement des usagers des transports, mais plus largement de tous nos concitoyens : la maîtrise des prix pour préserver le pouvoir d'achat et la compétitivité de l'économie, la transition écologique et l'accessibilité du transport.

Nous évoluons dans un environnement économique qui a dû surmonter coup sur coup la crise sanitaire, la crise énergétique et l'inflation. Les effets de ces chocs se font sentir très largement, que ce soit dans la vie quotidienne des citoyens ou au sein des entreprises. Parallèlement, l'économie doit s'adapter aux défis climatiques pressants, qui nécessitent une révision profonde de nos modes de fonctionnement. Les transports, au cœur de la transition écologique, et sa régulation doivent en prendre leur part, en améliorant l'adaptation des infrastructures et en favorisant les mobilités décarbonées. Enfin, le besoin croissant des citoyens de se déplacer de manière fluide et sans rupture d'un territoire à l'autre souligne la nécessité de faciliter les connexions entre les différents modes de déplacement, qu'ils soient collectifs ou individuels.

Les besoins en investissement qui en découlent, la concrétisation du processus d'ouverture à la concurrence pour le 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 pour le régulateur dans les années à venir, qu'il lui appartiendra d'accompagner de manière proactive.

Le projet stratégique de l'ART propose ainsi une ambition pour la régulation économique des transports visant à contribuer positivement à la transformation du secteur, articulée autour de quatre priorités :

- favoriser des infrastructures de transport en phase avec les besoins d'avenir ;
- veiller à une mobilité fluide, à prix maîtrisés ;
- œuvrer en faveur d'une mobilité durable ;
- faire vivre une culture de dialogue et d'amélioration continue.

Ce projet stratégique est le fruit d'une démarche associant réflexion interne et consultation des acteurs institutionnels et opérationnels du secteur. Ce temps d'échange, alimenté également par des chercheurs, a été essentiel pour faire ressortir les principaux enjeux à venir et bien ancrer la régulation dans la réalité du terrain. Ce projet a aussi été l'occasion pour l'ART de revisiter les

valeurs de l'institution et de s'engager à perpétuer la culture de travail fondée sur l'exigence, l'écoute et le développement individuel et collectif, qui soude ses équipes.

Il me tient à cœur de rappeler à tous les acteurs, dans ce projet, quels sont les pouvoirs et compétences de l'ART qui lui permettent de remplir ses missions de régulateur économique des transports, et ce qu'il faut en attendre. Je suis en particulier attaché à ce que le régulateur travaille au service de tous les pouvoirs publics, européens, nationaux et locaux, en leur apportant son expertise indépendante mais aussi à ce que les besoins légitimes des acteurs économiques, publics et privés, soient pris en compte.

Dans ce cadre, l'indépendance de l'ART est cruciale pour garantir l'efficacité de son action, ce qui suppose des moyens humains et financiers qui soient à la hauteur des responsabilités qui lui incombent. Cette indépendance nous engage à être une autorité tout à la fois impartiale et ouverte au dialogue avec tous les acteurs du secteur.

Avec ce projet stratégique, notre objectif est de continuer à construire une régulation qui favorise le développement des mobilités tout en s'inscrivant dans les grands enjeux de notre époque. Ce projet n'est pas seulement un plan d'action, il est une vision d'avenir pour concourir à l'émergence d'un secteur des transports plus efficace, plus résilient et plus durable.



Je suis en particulier attaché à ce que le régulateur travaille au service de tous les pouvoirs publics, européens, nationaux et locaux, en leur apportant son expertise indépendante mais aussi à ce que les besoins légitimes des acteurs économiques, publics et privés, soient pris en compte.

Thierry Guimbaud,
Président de l'ART

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines.



> **PRÉSENTATION**
de l'ART

UNE AUTORITÉ AU SERVICE DES MOBILITÉS

> Une finalité unique : améliorer le fonctionnement économique du secteur des transports

L'ART œuvre au développement de mobilités de qualité, au meilleur prix, en vue de servir au mieux les besoins de déplacements des citoyens et entreprises.

Elle a ainsi pour mission, en tant que régulateur économique, de garantir un accès équitable aux infrastructures de transport et contribuer à une gestion efficiente de celles-ci, afin de concourir au développement des services qui les utilisent.

Plus largement, elle est amenée à superviser et accompagner les secteurs qui n'étaient pas ouverts à la concurrence préalablement, comme le secteur ferroviaire ou le transport par autocar.

Loi n°2015-990 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques dite « Macron »

Loi n°2009-1503 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires



Secteur ferroviaire

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

Décembre
2009



Transport routier de voyageurs par autocar

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

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

Août
2015



Secteur autoroutier

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

> Six secteurs de compétence

Créée en 2009 pour accompagner l'ouverture à la concurrence du secteur ferroviaire national, l'ART a vu, entre 2015 et 2019, son périmètre de compétences élargi progressivement par la loi à six secteurs de compétence.



Ordonnance du 24 juillet 2019 prise sur habilitation de la loi dite « PACTE »



Secteur aéroportuaire

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

Juillet
2019

Loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités dite « LOM »



Secteur des services numériques de mobilité

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

Décembre
2019



Transports publics urbains en région Île-de-France

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

Références juridiques illustrant les principales compétences de l'ART (liste non exhaustive). Les textes mentionnés sont ceux confiant la compétence sectorielle, certaines missions et dispositions figurant ci-dessus ont ainsi pu être confiées postérieurement au texte mentionné.

Source : ART

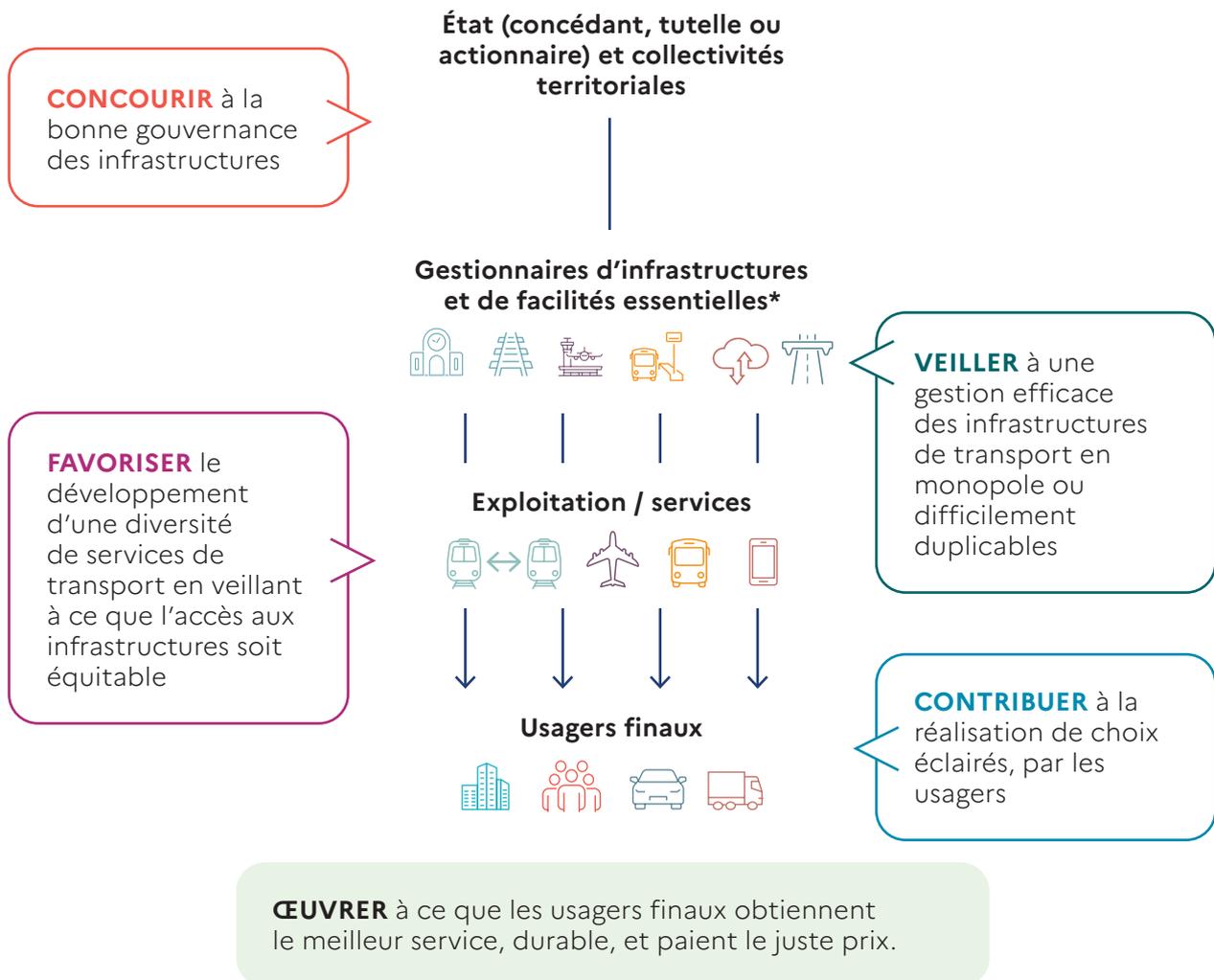
> Agir sur les infrastructures et le développement des mobilités, au bénéfice des usagers

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

envie d'en savoir + ?

Retrouvez les missions de l'ART par secteur sur autorite.transports.fr

Le rôle de l'Autorité



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

UNE AUTORITÉ PUBLIQUE INDÉPENDANTE AU CŒUR DES TRANSPORTS

> Un maillon indépendant...

L'ART est une structure administrative dotée d'une personnalité juridique (personne morale de droit public) et de moyens en crédits et en effectifs propres, fixés en loi de finances, qui agit au nom de l'État, sans pour autant être placée sous le contrôle du Gouvernement.

Ainsi, elle intervient lorsqu'une régulation indépendante est nécessaire afin de prévenir les conflits d'intérêts, garantir une concurrence transparente, équitable et non discriminatoire.

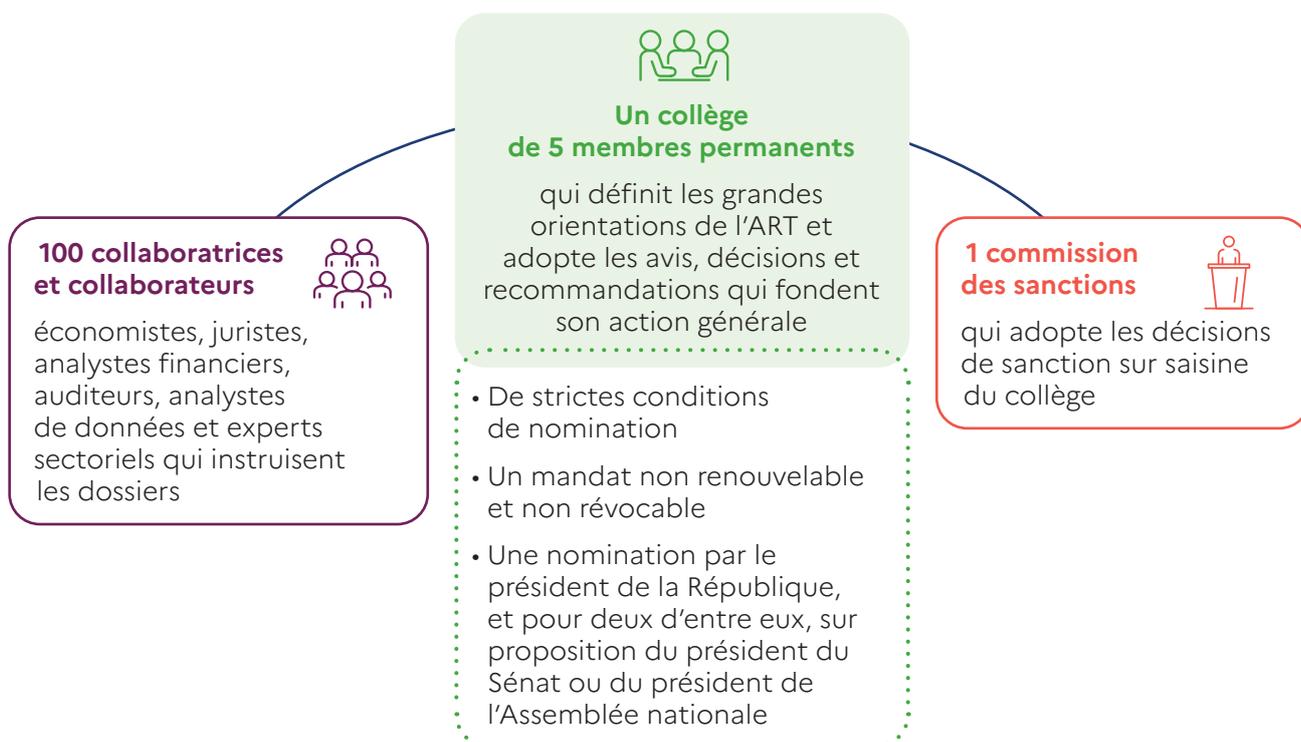
Elle encadre les monopoles naturels et lutte contre la formation de pouvoirs de marché de la part d'entités publiques ou privées intervenant sur les marchés qu'elle régule, soit en vertu de textes européens, soit afin d'assurer la confiance dans l'organisation et la gestion du secteur.

Elle exerce les missions qui lui sont confiées par le Parlement de manière indépendante vis-à-vis de tout acteur, notamment économique ou institutionnel du secteur des transports, de sorte que son action ne s'exerce que sous le contrôle du juge et du Parlement.

L'indépendance de l'ART est garantie par une structure collégiale et des règles, strictes, prévues par la loi.

Une structure collégiale régie par des règles strictes

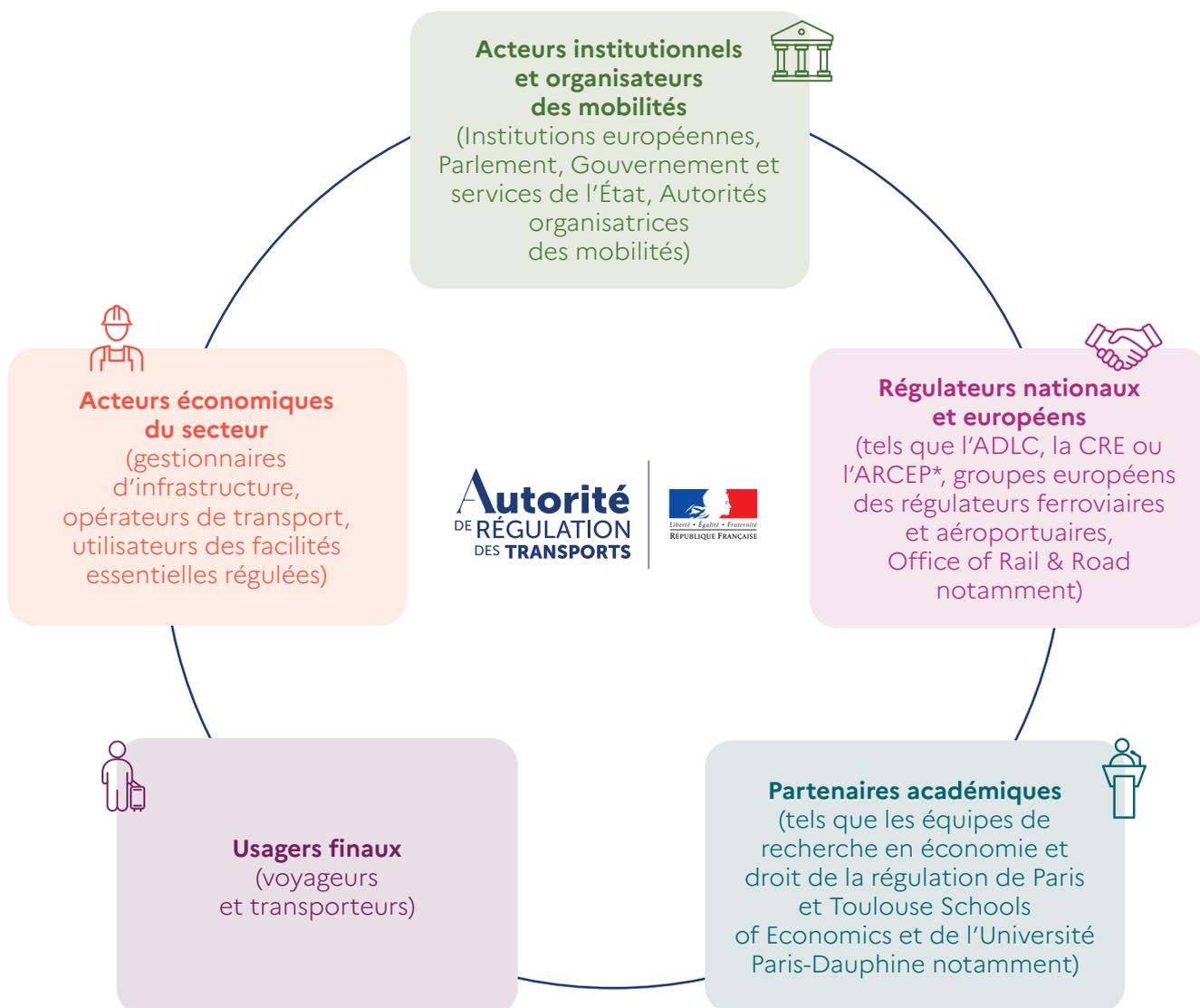
Des règles de déontologie s'appliquent aux différents organes de l'Autorité, à la fois dans l'exercice de leurs fonctions et à l'issue de celles-ci.



> ... au cœur de l'écosystème des transports

L'ART a progressivement engagé un travail d'approfondissement de ses relations avec son écosystème et s'attache à inscrire son action dans un dialogue européen.

L'ART et son écosystème



*Autorité de la concurrence, Commission de régulation de l'énergie ou Autorité de régulation des communications électroniques et des postes.

L'ART rend compte de son action :

- au Parlement par la voie d'auditions et de son rapport d'activité ;
- à la Cour des comptes, qui contrôle ses comptes a posteriori ;
- au Conseil d'État qui contrôle ses décisions et avis en cas de contentieux ;
- à la Cour d'appel de Paris et la Cour de cassation qui contrôlent ses décisions de règlement de différends en cas de contentieux.

DES POUVOIRS VARIÉS

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

Encadrer



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

- d'un pouvoir réglementaire délégué par le législateur dans certaines matières
- de lignes directrices

En 2023, l'ART publiait des lignes directrices portant sur la rémunération des capitaux des gestionnaires d'infrastructures aéroportuaires.

Arbitrer



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

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

Contrôler



- les tarifs des péages appliqués par les gestionnaires d'infrastructures
- le respect, par ces derniers, de leurs obligations, notamment vis-à-vis des opérateurs de transport
- par le biais d'avis et décisions juridiquement contraignants ou consultatifs, et d'éventuelles sanctions

En 2016 et 2022, 300 M€ de péages ont pu être économisés par les usagers des autoroutes à l'issue de l'intervention de l'ART.

En 2023, l'ART sanctionne SNCF Réseau pour manquement à ses obligations de transparence vis-à-vis d'opérateurs de fret.

Éclairer



L'ART publie régulièrement des études sur des thématiques d'actualité, par exemple en 2023 :

- « Les scénarios de long terme du réseau ferroviaire (2022-2042) »
- « L'économie générale des concessions »
- « Préconisations en vue de l'évolution du cadre de régulation aéroportuaire »

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



NOS VALEURS

Intérêt général

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

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

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

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

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 sa compréhension des secteurs régulés.

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

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

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.



LES ENJEUX DU SECTEUR ET LES PRIORITÉS POUR L'ART QUI EN DÉCOULENT

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

> Concilier transition écologique et développement des mobilités

Le secteur des transports et des mobilités fait face, en 2024, à des enjeux majeurs, au premier rang desquels figure la transition écologique.

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

> Améliorer qualité et prix des services de transport

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

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

> Gérer au mieux les investissements nécessaires dans le secteur des transports

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

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

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

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

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



Les prochaines années seront également rythmées par des échéances spécifiques propres aux modes routier et ferroviaire.

> Préparer l'avenir des autoroutes françaises

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

D'ici là, afin d'assurer une bonne gestion du patrimoine public et l'usage d'infrastructures autoroutières de qualité, deux grandes actions doivent être entreprises : (i) s'assurer du bon état de l'infrastructure restituée en fin des concessions et, plus généralement, de la réalisation des investissements prévus aux contrats et (ii) préparer l'avenir en tirant les enseignements des concessions autoroutières actuelles, y compris d'un point de vue réglementaire.

> Préparer l'avenir des services ferroviaires

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

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

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

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

> L'« acte II » de la régulation économique sectorielle des transports doit prendre en compte ces enjeux

L'ART, en tant que régulateur économique, dispose de compétences et d'outils lui permettant d'être garante du bon fonctionnement des marchés et de contribuer à la fois à une gestion efficace des infrastructures et à un accès équitable à ces dernières pour les opérateurs de services.

Dans ce cadre, l'ART a identifié plusieurs enjeux stratégiques, qui pourraient guider son action dans les six prochaines années, en lien avec les autres acteurs du secteur, sur quatre priorités :

- 1 Favoriser l'accès aux infrastructures de transport en phase avec les besoins d'avenir, en incitant à l'amélioration de la performance des gestionnaires d'infrastructure et en assurant un traitement équitable des acteurs ;
- 2 Veiller à une mobilité fluide à des prix maîtrisés ;
- 3 Œuvrer en faveur d'une mobilité durable, en conciliant transition écologique et développement des mobilités ;
- 4 Faire vivre une culture de dialogue et d'amélioration continue, tant avec les parties prenantes de son écosystème que dans son fonctionnement et ses processus internes.



> **ORIENTATIONS**
stratégiques

FAVORISER DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT EN PHASE AVEC LES BESOINS D'AVENIR

À l'avenir, l'ART entend favoriser la mise en place de mécanismes incitatifs à la performance, tout en continuant à veiller à ce que les tarifs d'accès aux infrastructures, appliqués par leurs gestionnaires, soient justifiés. Elle entend veiller également à garantir un accès non discriminatoire à ces infrastructures.

Objectif
n°1

Veiller à la qualité du service offert par les gestionnaires d'infrastructures...

- **Objectiver la qualité du service offert par les gestionnaires d'infrastructures par des études ou la publication d'indicateurs.**

Au regard de l'ampleur des travaux de maintenance prévus sur le réseau et de l'arrivée de nouveaux entrants, une étude sur la disponibilité et l'allocation des capacités ferroviaires constitue l'une des premières études envisagées.

- **Favoriser la mise en place d'une bonne qualité de service des gestionnaires d'infrastructures**, notamment par des incitations tarifaires, en mettant en regard la tarification de l'infrastructure et la qualité de services offerte.
- **Accompagner, dans le respect des compétences de chacun, l'État-concédant dans la conduite des opérations préalables à la restitution des autoroutes concédées** prévue à l'échéance des contrats de concession historiques (remise en bon état des ouvrages et réalisation des investissements prévus au contrat).





Objectif
n°2

... Tout en maîtrisant les coûts
des infrastructures

- **Mettre en place des mécanismes incitant les gestionnaires d'infrastructure à une meilleure maîtrise des coûts et contribuer au suivi et à la bonne réalisation des investissements.**

Le développement de modèles technico-économiques partagés avec les acteurs, la conduite d'études comparatives internationales, le recours à des documents de planification des investissements à réaliser (programmations pluriannuelles) voire à des audits extérieurs permettront d'identifier les perspectives d'amélioration.

- **Encadrer et contrôler les modalités de rémunération des gestionnaires d'infrastructures** pour l'ensemble des secteurs régulés, dans un contexte de renouvellement des concessions autoroutières, d'évolution du cadre de régulation aéroportuaire ainsi que de nécessaire planification écologique et de hausse des péages ferroviaires.
- **Éclairer le débat sur les modalités de gestion du réseau autoroutier** susceptibles de maintenir une infrastructure de qualité, tout en maîtrisant les coûts.
- **Apporter, en tant que de besoin, des éclairages quant à la pertinence socio-économique des investissements.**

Assurer un traitement équitable
des opérateurs

Objectif
n°3

- **Contribuer à améliorer la gouvernance du système ferroviaire et veiller à l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures essentielles.**
- **Suivre l'ouverture à la concurrence** des services de transport ferroviaire de voyageurs et le développement des services de transport ferroviaire de fret au travers d'une démarche de veille et d'écoute active des acteurs.
- **Contribuer au débat public sur l'avenir des autoroutes** et les modalités d'éventuelles remises en concession en veillant à maximiser l'intensité concurrentielle des procédures.
- **Veiller à l'égalité de traitement des opérateurs pour l'accès aux infrastructures essentielles,** y compris dans l'application des tarifs.

VEILLER À UNE MOBILITÉ FLUIDE, À PRIX MAÎTRISÉS

L'action de l'ART contribue au développement d'une offre de mobilité de qualité. 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, l'ART concourt à la maîtrise des prix et à la qualité de la mobilité pour les usagers, voyageurs ou entreprises de marchandises.

Objectif
n°1

Favoriser la qualité des services de transport fournis à l'utilisateur par une plus grande diversité de l'offre

- **Faciliter l'accès aux infrastructures** et éclairer les pouvoirs publics sur les barrières à l'entrée persistantes afin d'œuvrer à une plus grande diversité des opérateurs.
- **Contribuer à une attribution concurrentielle efficace des services ferroviaires conventionnés** par les Régions et l'État.
- **Étudier la complémentarité des services de transport** permettant, par exemple, d'apporter un éclairage sur l'usage des modes les plus adaptés à la mobilité territoriale en fonction des caractéristiques de ces territoires.
- **Étudier la contribution du secteur des transports aux politiques d'aménagement du territoire** dans un contexte d'ouverture à la concurrence et de transition écologique.





Objectif
n°2

Permettre aux usagers d'effectuer des choix de mobilité éclairés

- **Œuvrer au développement de services d'information sur les déplacements** délivrant aux usagers une information fiable, neutre et complète afin de faciliter et optimiser leurs déplacements et leur permettre de comparer les offres de services de transport qui leur sont offertes.
- **Poursuivre et compléter le suivi des indicateurs de prix et de qualité de service** réalisé par l'ART dans le cadre de ses publications sectorielles ou multimodales afin de contribuer à l'information des usagers, d'une part, et à l'amélioration de la qualité de service via des incitations réputationnelles, d'autre part.

Contribuer à un trajet fluide combinant intermodalité et meilleures interconnexions

Objectif
n°3

- **Accompagner le développement des services numériques multimodaux** proposant une billettique multimodale et multi-opérateurs afin de favoriser les déplacements multimodaux et sans couture.
- **Inciter les gestionnaires de gares ferroviaires et routières à renforcer la qualité du service offert** aux voyageurs et les possibilités d'intermodalité.
- **Contribuer à améliorer les liaisons européennes**, notamment ferroviaires, en publiant une étude sur les péages internationaux et en promouvant une meilleure coordination entre SNCF Réseau et les gestionnaires d'infrastructures voisins.
- **Favoriser la multimodalité et un usage facilité du mode ferroviaire dans le secteur du fret.**

ŒUVRER EN FAVEUR D'UNE MOBILITÉ DURABLE

Il est essentiel que l'action de l'ART contribue aux grands enjeux des transports pour les années à venir, au premier rang desquels figure la transition écologique, et en particulier l'atteinte de la neutralité carbone à horizon 2050. Elle entend, pour ce faire, accompagner le développement de modes de transports moins polluants, la tarification environnementale et les investissements verts efficaces pour l'avenir.

Objectif
n°1

Inscrire l'action de l'ART en cohérence
avec le défi écologique

- **Encourager le développement des transports collectifs ferroviaires et par autocar**, là où ceux-ci sont économiquement et écologiquement pertinents, à la fois en accompagnant l'ouverture à la concurrence des services domestiques de transport de voyageurs et en œuvrant en faveur d'un réseau ferroviaire performant sur le plan écologique.
- **Faciliter l'investissement dans des infrastructures résilientes** au changement climatique et nécessaires à la décarbonation des différents modes.
- **Accompagner le développement des services numériques de mobilité** afin de développer l'intermodalité et renforcer l'attractivité et la compétitivité des transports collectifs moins polluants.



Objectif
n°2

Œuvrer à une meilleure prise en compte des externalités environnementales par le secteur des transports

- **Accompagner la mise en place d'une tarification qui intègre les externalités environnementales** (bruit, pollution atmosphérique locale, émissions de gaz à effet de serre...) dans la conception des tarifs et redevances, sous la forme d'un signal-prix approprié. Une étude sera ainsi conduite, dans le cadre des travaux de l'ART sur l'économie générale des concessions et la préparation de l'avenir du secteur autoroutier concédé. Cette étude examinera les possibilités offertes par la directive européenne Eurovignette, pour l'intégration du coût des nuisances autoroutières dans les péages autoroutiers.
- **Contribuer à ce que la dimension environnementale fasse partie intégrante des critères d'évaluation et de sélection des aménagements ou services de transport** à mettre en œuvre, notamment dans le cadre des travaux de programmation pluriannuelle des investissements des gestionnaires d'infrastructures.

Objectif
n°3

Contribuer à éclairer le débat public sur l'impact environnemental des transports

- **Informers les pouvoirs publics et les usagers** sur le coût environnemental des modes de transport et des pratiques de mobilité (sunshine regulation).
- **Renforcer l'impact des publications de l'ART sur les questions environnementales** en développant leur contenu et en favorisant une collaboration avec des acteurs spécialisés dans ce domaine.
- **Engager une analyse de la zone de pertinence des différents modes de transport** au regard, notamment, de leur impact environnemental.



FAIRE VIVRE UNE CULTURE DE DIALOGUE ET D'AMÉLIORATION CONTINUE

L'ART s'attache à exercer ses missions de manière efficace, en agissant au plus près des acteurs du secteur et échangeant de manière régulière avec son écosystème, qu'il s'agisse des pouvoirs publics, nationaux ou européens, gestionnaires d'infrastructures, transporteurs ou usagers. Elle entend capitaliser sur son champ d'action large pour favoriser, dès que cela s'y prête, une régulation cohérente et une appréhension transversale des problématiques du secteur. Elle continuera à développer sa culture apprenante, au service du bien-être de ses agents comme de la performance de ses processus internes.

Objectif
n°1

Agir en lien étroit avec l'écosystème national et européen des transports

- **Rester à l'écoute des acteurs du secteur** (opérateurs, usagers et acteurs régulés) par un dialogue régulier, passant notamment par des auditions du collège, réunions de travail, consultations publiques et enquêtes auprès des usagers, et en facilitant les remontées d'information quant aux difficultés rencontrées.
- **Apporter des réponses aux questions et enjeux de politique publique actuels**, en s'appuyant sur les compétences qui lui sont propres et en approfondissant ses relations de travail avec le Parlement, le Gouvernement et la Commission européenne en premier lieu.
- **S'assurer que les décisions, études et rapports soient systématiquement clairs et accessibles** pour les parties prenantes concernées en accompagnant leur publication le cas échéant, afin de faciliter leur appropriation et la prise de décision publique.
- **Renforcer le partage d'expérience et d'expertise** avec les autres régulateurs indépendants et la recherche académique en participant aux groupes de travail européens (réseau des régulateurs ferroviaires européens, Forum de Thessalonique pour le secteur aéroportuaire), par la conduite d'auditions d'acteurs académiques et la conclusion de partenariats de recherche.



Objectif
n°2

Rendre la régulation des transports plus cohérente et efficace : une unique Autorité

- **Améliorer la cohérence du cadre juridique applicable aux différents secteurs régulés** en concourant, par exemple, à faire évoluer les textes afin de mieux contribuer à la politique des transports, en particulier tenir compte des enjeux environnementaux.
- **Accroître la transversalité des approches et des méthodes ainsi que la publication de doctrines trans-sectorielles** afin de capitaliser sur le caractère multimodal du périmètre de l'ART.
- **Veiller à la mise en œuvre des recommandations et garantir l'exécution des injonctions émises** en évaluant leur degré de réalisation et en assurant leur suivi en lien avec leurs destinataires.

Être attentif au développement et au bien-être des agents

Objectif
n°3

- **Veiller au développement individuel et collectif** en favorisant la progression et la responsabilisation individuelles, en mettant en œuvre une politique de gestion des parcours professionnels adaptée aux positionnements des agents, et en accompagnant les agents en situation d'encadrement par l'animation d'une communauté d'encadrants.
- **Œuvrer pour le bien-être au travail grâce à des conditions de travail** de qualité dans les locaux et en télétravail, en veillant à l'équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle (y compris par l'exercice du droit à la déconnexion) ainsi qu'à la convivialité et la bonne information collective.
- **Développer un environnement collaboratif et une culture de travail partagée** – ce dès l'arrivée des agents à l'ART – en proposant, en premier lieu, un parcours d'intégration.

Objectif
n°4

Améliorer la performance et l'efficacité des processus et outils internes

- **Consolider l'organisation en « mode projet »** – mise en place en 2020 en vue de permettre une organisation plus structurée, plus efficace et plus flexible du travail – à la fois d'un point de vue managérial et organisationnel, et en s'appuyant sur des outils facilitant la planification de la charge et le travail au quotidien des équipes.
- **Approfondir les travaux d'amélioration de la performance** engagés en 2021 avec la création d'une mission interne spécifique, en vue de consolider l'efficacité et la robustesse des processus internes.
- **Garantir le bon déroulement, fluide et sécurisé, des procédures** menées par l'ART en modernisant les outils numériques utilisés.
- **Mettre en place un système de management de la sécurité des systèmes d'information** favorisant les conditions d'auditabilité de leur sécurité conformément aux recommandations de l'ANSSI.

11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon - CS 30054 - 75 675 Paris Cedex 14
Tél. +33 (0)1 58 01 01 10

autorite-transport.fr