

POUR UN CADRE EUROPÉEN DE RÉGULATION DES TRANSPORTS AU SERVICE DE MOBILITÉS DURABLES

Propositions de l'ART

Octobre 2025



Introduction

En tant que régulateur économique sectoriel, l'Autorité de régulation des transports (ART) a pour principales missions de garantir un accès équitable aux facilités essentielles (infrastructures, installations de service, données, services numériques de vente) à la fourniture de services de mobilité (services de transport, services numériques de mobilité), ainsi que de contribuer à une gestion efficiente de celles-ci, afin de concourir au développement des services qui les utilisent.

Au-delà, elle est amenée à superviser et accompagner les secteurs qui n'étaient pas ouverts à la concurrence préalablement et concourt plus largement au bon fonctionnement des secteurs qu'elle régule.

Son action dans les secteurs ferroviaire, aéroportuaire et des services numériques de mobilité multimodale découlent directement de textes européens.

Dans ce document, l'ART formule des constats sur la base desquels elle a identifié un certain nombre de pistes d'améliorations et de propositions d'actions concrètes (modification des textes existants, chantiers qui pourraient être initiés) dont la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil pourraient se saisir.

Sommaire

Éditorial du Président p.4



AMÉLIORER LE CADRE EUROPÉEN DE LA RÉGULATION POUR ACCÉLÉRER LE DÉVELOPPEMENT DU RAIL p.6

- 1.1 Le cadre européen actuel dans le secteur ferroviaire p.7
- 1.2 Les propositions d'amélioration et de simplification
de la régulation économique du secteur ferroviaire p.8

FACILITER L'ACCÈS DES CITOYENS EUROPÉENS À LA BILLETTIQUE FERROVIAIRE ET MOBILITÉ MULTIMODALE p.13

- 2.1 Un cadre juridique européen en devenir dans le secteur
des services numériques de mobilité multimodale p.14
- 2.2 Des propositions pour accompagner le développement
de services numériques de mobilité multimodale
performants p.15



FAVORISER UNE GESTION EFFICIENTE DES GRANDS AÉROPORTS AU BÉNÉFICE DE TOUS p.18

- 3.1 Le cadre européen actuel dans le secteur
aéroportuaire p.19
- 3.2 Les propositions d'amélioration et de simplification
de la régulation économique du secteur
aéroportuaire p.20

Synthèse des propositions de l'ART p.24



Éditorial du Président

À l'échelle européenne, améliorer et simplifier le cadre de régulation des transports, agir en faveur de mobilités durables

Rendre les transports plus compétitifs, accessibles et durables, sont les grands objectifs de la politique européenne des transports.

Alors qu'une nouvelle mandature s'est ouverte à la suite de l'élection du Parlement européen et de la mise en place d'une nouvelle Commission européenne en 2024, les enjeux et défis dans le secteur des transports n'ont jamais été aussi structurants pour l'avenir. En 2020, la stratégie de mobilité durable et intelligente posait les bases d'une transformation verte et numérique et d'une plus grande résilience face aux crises éventuelles du système de transport européen. Sur le plan écologique notamment, alors que les transports sont responsables de plus de 25 % du total des émissions de gaz à effet de serre de l'Union¹, cette stratégie devait permettre une réduction de 90 % des émissions du secteur pour respecter l'objectif de neutralité carbone d'ici 2050 prévu par le Pacte vert pour l'Europe². La construction d'un espace européen unique des transports plus résilient et le passage à une mobilité décarbonée et fluide constituent des enjeux toujours aussi prégnants pour répondre aux préoccupations concrètes des citoyens et des entreprises. D'autres défis à l'échelle européenne pourraient façonner l'avenir des transports au regard du contexte international, comme celui de la mobilité militaire.

¹ Eurostat

² Pacte vert pour l'Europe (2019)

“ Je souhaite que l'ART poursuive sa contribution active à la construction et à l'amélioration du cadre réglementaire européen ”

Dans ce contexte, la régulation économique des transports peut constituer un outil puissant pour contribuer à la réalisation des objectifs de la politique européenne des mobilités, en participant à la mise en place d'infrastructures et de systèmes de transport performants, capable de soutenir la compétitivité des entreprises et la liberté de circulation des citoyens, tout en inscrivant son action dans la décarbonation des transports.

Pour ce faire, le cadre juridique européen devrait poursuivre un double objectif d'efficacité et de simplification. D'une part, il devrait permettre aux régulateurs nationaux d'exercer leurs missions de façon efficace, en les dotant de moyens d'action adéquats. D'autre part, dans un contexte de multiplication des textes et de complexité réglementaire, le législateur européen pourrait simplifier le cadre juridique, lorsque cela s'avère pertinent, afin de faciliter son application par les acteurs publics et privés et améliorer l'impact de la régulation économique en faveur d'un bon fonctionnement du secteur des transports.

L'Autorité de régulation des transports (ART), que je préside, est le régulateur économique des transports responsable du bon fonctionnement économique de six secteurs des transports en France : ferroviaire, réseau autoroutier concédé, autocars longue distance, principaux aéroports nationaux, transports publics urbains en Île-de-France, données et services numériques de mobilité.

Son action dans les secteurs ferroviaire, aéroportuaire et des systèmes de transport intelligents découle directement du droit de l'Union européenne. La directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 et les règlements européens qui la complètent précisent les compétences du régulateur national dans le secteur ferroviaire, dans un contexte de marché des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises ouvert à la concurrence. Dans le secteur aéroportuaire, la directive 2009/12/CE du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires fournit un cadre pour la tarification équitable et transparente de l'accès par les compagnies aériennes aux services des infrastructures aéroportuaires, sous le contrôle du régulateur. Enfin, la directive 2010/40/UE du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents et ses règlements délégués, constituent le socle d'action de l'ART dans ce secteur.



En s'appuyant sur le présent document, je souhaite que l'ART poursuive sa contribution active à la construction et à l'amélioration du cadre réglementaire européen. Forte de son expérience dans chacun des trois secteurs précités, l'ART pose des constats et formule des propositions d'action que je souhaite utiles à l'avancée des travaux que vous mènerez dans les prochains mois, pour améliorer le cadre de la régulation et l'intervention du régulateur économique, grâce à davantage d'efficacité et de simplicité. Comme elle le fait au niveau national, en cohérence avec sa valeur de dialogue, elle se met à la disposition de la Commission européenne, du Parlement européen et du Conseil afin d'éclairer leurs travaux, nourrir leurs réflexions et accompagner leurs actions en faveur de l'amélioration du fonctionnement économique des transports et de mobilités durables.

Thierry Guimbaud
Président de l'Autorité de régulation des transports

A stylized handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and horizontal strokes.

“ La régulation économique des transports peut constituer un outil puissant pour contribuer à la réalisation des objectifs de la politique européenne des mobilités ”

**AMÉLIORER LE CADRE
EUROPÉEN DE LA
RÉGULATION POUR
ACCÉLÉRER
LE DÉVELOPPEMENT
DU RAIL**

1.1

Le cadre européen actuel dans le secteur ferroviaire

Engagée au début des années 1990 par l'Union européenne, la mise en concurrence progressive du secteur ferroviaire a débuté avec la séparation des activités de gestionnaire de l'infrastructure (développement et entretien du réseau) et des activités liées à l'exploitation du réseau (commercialisation de services de transport). Progressivement, le cadre juridique européen a été renforcé par l'adoption d'un ensemble de règlements et directives, appelés « paquets ferroviaires ». Quatre paquets de textes, adoptés entre 2001 et 2016, ont ainsi organisé l'harmonisation des règles encadrant les activités ferroviaires au sein des différents États membres, ainsi que leur ouverture à la concurrence progressive.

Aujourd'hui, la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen et les règlements européens qui la complètent offrent, de manière générale, un cadre et des règles qui permettent aux systèmes ferroviaires nationaux de fonctionner correctement dans un contexte de marché des services de transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises ouverts à la concurrence et de construction d'un espace ferroviaire unique.

Cette directive couvre les aspects tarifaires et non tarifaires de l'accès aux infrastructures ferroviaires et aux installations de service, et détermine les compétences des régulateurs nationaux. Elle prévoit un cadre pour assurer l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure, y compris, comme c'est le cas dans de nombreux pays européens (dont la France), lorsque ces derniers sont verticalement intégrés au sein d'un groupe ferroviaire auquel appartiennent également les entreprises ferroviaires historiques. Elle prévoit, de plus, un cadre incitatif à la réduction des coûts et des tarifs d'accès à l'infrastructure et au développement de la qualité de service pour ce qui concerne le gestionnaire d'infrastructure, fondé sur la mise en œuvre d'un contrat entre ce dernier et l'État membre auquel il appartient et sur l'adoption de mesures réglementaires. La directive 2012/34/UE confie enfin de larges compétences de suivi et de contrôle aux autorités de régulation sectorielle indépendantes.

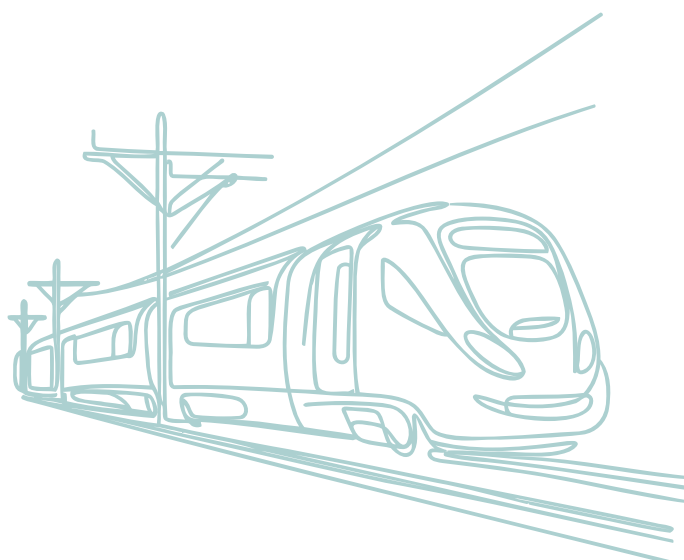
Au regard de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du droit de l'Union européenne, la directive 2012/34/UE pourrait utilement être complétée et précisée sur un certain nombre d'aspects selon quatre axes :

- rendre l'action des régulateurs nationaux plus efficace en précisant le rôle qui leur est dévolu dans les textes ;
- favoriser plus explicitement le développement d'une régulation incitative à la performance pour les gestionnaires d'infrastructures essentielles ;
- renforcer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et du gestionnaire unifié des gares de voyageurs ;
- garantir la cohérence des tarifs d'accès proposés par les gestionnaires d'infrastructure pour les services internationaux de transport ferroviaire.



1.2

Les propositions d'amélioration et de simplification de la régulation économique du secteur ferroviaire



Rendre l'action des régulateurs nationaux plus efficace en précisant le rôle qui leur est dévolu dans les textes



Pourquoi ?

La directive 2012/34/UE est à la fois peu prescriptive et, dans le même temps, peu nuancée, imposant une régulation tarifaire et non tarifaire systématique de l'accès à l'infrastructure ferroviaire et aux installations de service sans en lier l'étendue et l'intensité aux conditions de marché afférentes.



Comment ?

D'une part, les textes européens pourraient rendre explicite le choix qui s'offre aux États membres en matière de régulation tarifaire.

À l'instar de ce que prévoient les dispositions de la directive 2009/12/CE relative aux redevances des aéroports, la législation pourrait préciser que les États membres ont le choix de la mise en œuvre, soit (i) d'une régulation tarifaire *ex ante* prévoyant une homologation préalable systématique des tarifs d'accès aux infrastructures essentielles ferroviaires, soit (ii) de la mise en œuvre d'un contrôle *ex post* pour s'assurer que les tarifs d'accès en vigueur sont bien conformes au droit applicable – ces deux modalités de contrôle ayant vocation à être mutuellement exclusives l'une de l'autre.

D'autre part, les régulateurs nationaux pourraient se voir confier la mission d'analyser les marchés ferroviaires, d'identifier les défaillances de marché et de proposer des remèdes en formulant des recommandations adéquates en matière de contrôle des conditions d'accès tarifaires et opérationnelles au réseau.

La directive 2012/34/UE pourrait ainsi être révisée pour prévoir que les régulateurs nationaux conduisent à intervalles réguliers, par exemple tous les cinq ans, des analyses de la situation concurrentielle sur les marchés pertinents sur lesquels s'exerce l'activité des exploitants d'installations de service (notamment les installations de maintenance des matériels roulants, les terminaux de marchandises ou les gares de triage de trains de fret) afin de déterminer le niveau des défaillances de marché et mettre en œuvre les remèdes de régulation adaptés. À titre illustratif, s'il paraît évident qu'une régulation tarifaire fondée sur la couverture des coûts des gestionnaires d'infrastructures essentielles en situation de monopole naturel (gares, par exemple) demeure pertinente quoi qu'il arrive, une telle régulation tarifaire peut s'avérer inutile, voire contre-productive, pour des exploitants d'installations de service qui opèrent sur un marché concurrentiel (maintenance des matériels roulants pour le fret ferroviaire, par exemple).



Propositions d'actions



Texte

1. Expliciter le choix des États membres en matière de régulation tarifaire entre une procédure d'homologation *ex ante* systématique préalablement à l'entrée en vigueur des tarifs et un droit de recours *ex post* offert aux entreprises ferroviaires ou candidats autorisés

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

2. Prévoir que les régulateurs puissent conduire des analyses régulières de la situation concurrentielle sur les marchés pertinents afin de déterminer l'opportunité et les modalités d'une régulation des conditions d'accès aux installations de service

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

Favoriser plus explicitement le développement d'une régulation incitative à la performance des gestionnaires d'infrastructures essentielles



Pourquoi ?

La directive 2012/34/UE pourrait utilement être renforcée afin de favoriser plus explicitement le développement d'une régulation incitative à la performance économique et industrielle des gestionnaires d'infrastructures essentielles. L'orientation des tarifs vers les coûts d'un opérateur efficace associée à la mise en œuvre d'une régulation incitative à la qualité de service contribuerait à réduire les risques d'inefficacité organisationnelle et de captation de rente par les gestionnaires d'infrastructure ou exploitants d'installations de service.



Comment ?

Deux grands leviers pourraient être mobilisés :

- **le renforcement express des mesures d'incitation prévues à l'article 30 de la directive 2012/34/UE** pour encourager le gestionnaire d'infrastructure, tout en respectant les exigences en matière de sécurité et en maintenant et améliorant la qualité de service, à la réduction des coûts de fourniture de l'infrastructure et du niveau des redevances d'accès, en prévoyant :
 - l'obligation, pour les gestionnaires d'infrastructure, de publier régulièrement un ensemble d'indicateurs liés à la qualité du service rendu aux usagers afin de favoriser la mise en place d'une régulation réputationnelle efficace ;
 - l'obligation, pour les gestionnaires d'infrastructure, de prévoir des mécanismes d'incitation financière efficaces pour garantir
- un bon niveau de performance, sous la supervision des régulateurs nationaux ;
- que les « mesures réglementaires » visées au paragraphe 3 de l'article 30 de la directive 2012/34/UE peuvent recouvrir des mesures réglementaires proposées par les États-membres et/ou des mesures réglementaires proposées par les régulateurs nationaux ;
- **introduire, dans les principes de tarification,** (i) la référence aux coûts d'un opérateur efficace pour déterminer les coûts encourus par les gestionnaires d'infrastructure ou d'installations de service leur permettant d'établir le niveau des redevances d'accès et (ii) un lien explicite entre la soutenabilité des majorations tarifaires pour le marché et le niveau de qualité de service fourni par le gestionnaire d'infrastructure.



Propositions d'actions



Texte

1. Renforcer les mesures d'incitation prévues à l'article 30 pour encourager le gestionnaire d'infrastructure à la réduction des coûts de fourniture de l'infrastructure et du niveau des redevances d'accès

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (article 30)

2. Fonder explicitement la tarification de l'accès au réseau sur les coûts d'un opérateur efficace et lier la tarification au niveau de qualité de service des prestations fournies, dans le prolongement des lignes directrices de la Commission européenne C/2025/2606³

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (articles 31 et 32) ou autre texte juridiquement contraignant

³ Communication de la Commission européenne portant lignes directrices interprétatives concernant la mise en place de redevances pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire, C/2025/2606.



Renforcer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et du gestionnaire unifié des gares de voyageurs



Pourquoi ?

Les retours d'expérience et échanges avec les nouveaux entrants montrent que l'intégration verticale des gestionnaires d'infrastructures essentielles (réseau, gares) avec les entreprises ferroviaires historiques constitue un frein à l'entrée, qui crée un problème de confiance qu'il convient d'atténuer.

Il apparaît ainsi nécessaire de garantir aux utilisateurs de l'infrastructure ferroviaire, notamment les nouveaux entrants, que des processus suffisamment robustes sont déployés pour assurer l'effectivité et l'indépendance des gestionnaires d'infrastructures essentielles verticalement intégrés, à défaut d'assurer la pleine indépendance de ces derniers par leur séparation juridique d'avec les opérateurs historiques, qui se justifierait aujourd'hui au regard de l'évolution du secteur ferroviaire et de sa maturité.



Comment ?

Trois mesures pourraient être envisagées :

- **prévoir un élargissement des fonctions essentielles**, aujourd'hui limitées à l'allocation des capacités et à la tarification, aux fonctions relatives à la gestion des circulations ferroviaires ainsi qu'à la planification et à la gestion des travaux d'entretien, de renouvellement, de modernisation et de développement de l'infrastructure ferroviaire ;
- **prévoir l'obligation, pour les gestionnaires d'infrastructure, de publier, dans un recueil accessible à tous (par exemple sur leur site internet), les règles, processus et procédures** qu'ils mettent en œuvre pour assurer leur indépendance

ainsi que l'approbation régulière de ces règles, processus et procédures par le régulateur national, associée à un contrôle de leur mise en œuvre par ce dernier dans une logique de compliance ;

- **prévoir l'application au gestionnaire des gares verticalement intégré des garanties d'indépendance** du gestionnaire d'infrastructure, tant s'agissant de sa gouvernance que des fonctions de tarification de l'accès aux gares et de programmation des travaux.



Propositions d'actions



Texte

1. Élargir les garanties de l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure au-delà des seuls processus de structuration et d'allocation des capacités et d'élaboration des tarifs d'accès

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

2. Prévoir l'obligation, pour les gestionnaires d'infrastructure, de publier les règles, processus et procédures mis en place pour garantir leur indépendance de manière accessible

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

3. Attribuer aux régulateurs nationaux un pouvoir d'approbation et de contrôle des règles mises en place, dans une logique de supervision (compliance)

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

4. Étendre les garanties d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure au gestionnaire des gares verticalement intégré, tant s'agissant de la gouvernance que des fonctions de tarification de l'accès aux gares et de programmation des travaux

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

Garantir la cohérence des tarifs d'accès proposés par les gestionnaires d'infrastructure pour les services internationaux de transport ferroviaire



Pourquoi ?

Il n'existe aujourd'hui pas de réelle coopération des gestionnaires d'infrastructure européens pour mettre en œuvre une tarification adressant des signaux économiques pertinents dans le cas des services ferroviaires utilisant plusieurs réseaux. Cette situation est susceptible de donner lieu à des comportements opportunistes de la part des gestionnaires d'infrastructure pouvant se révéler défavorables au système ferroviaire dans son ensemble.



Comment ?

À l'instar de ce qui se pratique dans d'autres secteurs (par exemple dans le secteur des communications électroniques avec les tarifs des terminaisons d'appels ou dans le secteur des services postaux avec les frais terminaux), des systèmes de coordination tarifaire efficaces pourraient utilement être déployés pour contribuer à renforcer l'existence d'un espace ferroviaire européen unique.

Ces systèmes de coordination permettraient :

- d'une part, de réduire la charge administrative et les coûts de coordination pesant aujourd'hui sur les entreprises ferroviaires, grâce à une facturation et un interlocuteur uniques, tout en facilitant l'intervention des régulateurs nationaux dans la mise en œuvre de leur mission de régulation tarifaire ;

- d'autre part, d'inciter les échanges entre les gestionnaires d'infrastructure en faveur d'une tarification plus cohérente et harmonisée entre États membres, en tenant compte de la spécificité des sillons internationaux.

Fondé sur la réciprocité des échanges, un système de coordination des tarifs d'accès aux infrastructures ferroviaires applicables aux services internationaux pourrait prévoir que le gestionnaire d'infrastructure du pays d'origine d'une circulation ferroviaire soit l'unique gestionnaire d'infrastructure auprès duquel l'entreprise ferroviaire doit s'acquitter de péages et que ce gestionnaire d'infrastructure contracte, avec les gestionnaires d'infrastructure des pays destinataires des flux ou par lesquels les flux transitent, des tarifs d'accès (définis par un niveau et une structure tarifaire), qu'il acquitte auprès d'eux pour le compte de l'entreprise ferroviaire.



Propositions d'actions

1. Mettre en œuvre une option de « sillons terminaux » pour permettre l'instauration d'un guichet unique pour les services ferroviaires internationaux



Texte

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (article 44)



FACILITER L'ACCÈS DES CITOYENS EUROPÉENS À LA BILLETTIQUE FERROVIAIRE ET MULTIMODALE

2.1

Un cadre juridique européen en devenir dans le secteur des services numériques de mobilité multimodale

Il n'existe pas, à date, de cadre réglementaire au niveau européen en ce qui concerne le volet « billettique » des systèmes de transport intelligents, contrairement au volet « information », pour lequel des obligations de mise à disposition des données numériques (routières ou multimodales) sont prévues par les textes⁴. L'absence d'un tel cadre entrave, malgré les initiatives des autorités de la concurrence, le développement des services numériques de mobilité multimodale (*Multimodal Digital Mobility Services* – MDMS) et l'achat de billets combinant différents modes de transport via des plateformes de vente/distribution et, partant, obère tant le développement du marché de la billettique multimodale que celui des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Le législateur français a néanmoins d'ores et déjà prévu⁵ l'accès de droit, pour les services numériques de mobilité multimodale, à la distribution de titres de transport dématérialisés correspondant à des services conventionnés ou assurés au niveau local, sous le contrôle de l'ART, qui dispose, pour ce faire, de pouvoirs de règlement de différends, de contrôle et de sanction. Ce cadre juridique apparaît toutefois insuffisamment clair et précis quant à sa portée. Ces incertitudes ont conduit à retarder et freiner la conclusion de contrats entre gestionnaires de services et plateformes et à renvoyer au régulateur le soin d'interpréter ce cadre juridique.

Deux initiatives en matière de billettique ferroviaire et multimodale, annoncées par le Commissaire européen aux transports, devraient voir le jour en 2026 :

- l'une concernant les services numériques de mobilité multimodale (*Multimodal Digital Mobility Services*, MDMS), qui vise à réglementer l'accès à ces plateformes, notamment en prévoyant des obligations afin de permettre la présentation d'offres plurielles aux usagers d'une manière transparente, équitable et non discriminatoire ;
- l'autre concernant la réservation et la billetterie numériques uniques (*Single Digital Booking and Ticketing Regulation*, SDBTR), qui vise à réglementer les opérateurs ferroviaires, notamment en les obligeant à rendre leurs services disponibles sur des plateformes par la facilitation de l'accès des intermédiaires aux données et titres de transport.

Au-delà, deux initiatives complémentaires sont envisagées :

- une révision du règlement 2021/782 sur les droits et obligations des passagers ferroviaires⁶, qui permettra d'intégrer le cas de voyages combinant des trajets assurés par différents opérateurs ;
- une révision du règlement relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs »⁷, qui pourrait prévoir la mise en place d'une interface européenne commune de billettique appelée OSDM (*open sales distribution model*).

Au regard de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du droit de l'Union européenne, les initiatives annoncées pourraient être complétées et précisées sur un certain nombre d'aspects selon deux axes :

- donner aux usagers des transports en commun au sein de l'Union un accès simple à l'ensemble de la billettique ferroviaire et multimodale ;
- lever la barrière à l'entrée que constitue, pour les nouveaux entrants ferroviaires, l'accès aux clients, en facilitant la distribution de leurs titres numériques de transport.

⁴ Il s'agit des règlements délégués de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport, notamment le règlement délégué (UE) 2017/1926 modifié par le règlement délégué (UE) 2024/490 de la Commission du 29 novembre 2023, en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'information sur les déplacements multimodaux et le règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 en ce qui concerne la mise à disposition de services d'informations en temps réel sur la circulation.

⁵ Article 28 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités.

⁶ Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte).

⁷ Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système applications télématiques au service des voyageurs du système ferroviaire transeuropéen.



2.2

**Des propositions
pour accompagner
le développement
de services
numériques de
mobilité multimodale
performants**



Donner aux usagers des transports en commun au sein de l'Union un accès simple à l'ensemble de la billettique ferroviaire et multimodale



Pourquoi ?

Les clients et usagers des transports au sein de l'Union ont besoin d'avoir accès à l'ensemble de l'offre de transport de manière fluide et centralisée afin de faciliter la planification, l'achat et la réalisation de leurs trajets en transport en commun. Le développement de systèmes numériques de mobilité multimodale constitue ainsi une évolution indispensable à cet effet.

Or, l'absence de cadre juridique européen pour l'ouverture des services numériques de vente des gestionnaires de services de mobilité limite le développement de systèmes numériques de mobilité multimodale et, partant, le déploiement de systèmes de transport intelligents au sein de l'Union visant à favoriser le recours aux mobilités décarbonées. Les fournisseurs de services numériques de mobilité multimodale signalent en effet parfois des refus pour accéder à la distribution de certains services (notamment locaux ou à bas coûts) et, souvent, l'absence de modèle économique viable au travers des contrats qui leur sont proposés.



Comment ?

Le droit de l'Union pourrait mettre en place un cadre de régulation, reposant notamment sur :

- ◆ **un droit d'accès des services numériques de mobilité multimodale à la distribution numérique des opérateurs de transport** disposant d'un pouvoir de marché significatif, afin d'éviter une fragmentation des offres rendues disponibles par ces services et de favoriser l'essor du marché de la billettique ;
- ◆ **un droit offert à tous les opérateurs ferroviaires d'être distribués** par les services numériques de mobilité multimodale disposant d'un pouvoir de marché significatif ;
- ◆ **un exercice de ces droits dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires** afin d'assurer, d'une part, un modèle économique aux services numériques de mobilité multimodale préservant les intérêts des opérateurs et des autorités organisatrices et, d'autre part, un terrain de jeu concurrentiel équitable sur le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs.

Afin d'assurer la sécurité juridique nécessaire au développement de ces services, ainsi que la viabilité de leur modèle économique, ce cadre réglementaire devrait être suffisamment précis, notamment en ce qui concerne les conditions financières dans lesquelles ces services pourront distribuer numériquement des titres de transport (possibilité, ou non, de facturer à ces services des frais d'accès aux systèmes de vente ; possibilité, ou non, pour le service numérique de mobilité de percevoir une rémunération ou un commissionnement auprès de l'opérateur de transport et/ou auprès de l'utilisateur, selon des principes à préciser, etc.). Il s'agit là d'une condition *sine qua non* pour que l'instauration de nouvelles règles ne se traduise pas par une complexification de la vie des affaires, mais, au contraire, par la simplification des négociations contractuelles, au bénéfice, *in fine*, des usagers de l'Union.

Des régulateurs pourraient être mis en place au sein de chaque État membre afin de veiller au respect de ces obligations, en précisant l'organisme compétent pour les opérateurs de transport et les services numériques de mobilité multimodale présents dans plusieurs pays de l'Union⁸.



Propositions d'actions



Texte

- 1. Prévoir, à l'échelle européenne, un régime d'obligations asymétriques,** applicable aux opérateurs de transport et aux services numériques de mobilité multimodale disposant d'un pouvoir de marché significatif
- 2. Préciser les conditions, notamment financières,** dans lesquelles les services numériques de mobilité multimodale peuvent assurer la distribution numérique de titres de transport
- 3. Prévoir un dispositif efficace de contrôle/sanction** pour garantir le respect de ces obligations (désignation, par les États membres, d'un régulateur, et mise en place d'un dispositif de contrôle dédié aux opérateurs et services présents dans plusieurs États membres)

Initiatives législatives à venir

Initiatives législatives à venir

Initiatives législatives à venir

⁸ La directive sur le commerce électronique (directive 2000/31/CE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2000 relative à certains aspects juridiques des services de la société de l'information, et notamment du commerce électronique, dans le marché intérieur) pourrait limiter l'organisation de contrôles pour ce type d'acteur, en imposant au seul État membre où est établi l'acteur exerçant son activité dans plusieurs pays, les contrôles visant au respect de ses obligations alors que les manquements peuvent être constatés dans un autre État membre.

Lever la barrière à l'entrée que constitue, pour les nouveaux entrants ferroviaires, l'accès aux clients, en facilitant la distribution de leurs titres numériques de transport



Pourquoi ?

Une très grande majorité des titres de transport ferroviaire (plus de 90 % en France) sont désormais distribués par voie numérique. Or, des opérateurs historiques se trouvent en situation dominante (en part d'audience) à la fois sur la distribution et l'offre de service : en France par exemple, la part de marché de l'opérateur historique reste très dominante sur le marché de la distribution de titres de transport dématérialisés. Cette situation est susceptible de limiter l'accès des nouveaux entrants au marché de la distribution numérique de titres de transport et, partant, leur pénétration du marché aval.



Comment ?

Les opérateurs historiques actifs dans la distribution numérique de titres de transport, notamment ceux disposant d'un pouvoir de marché significatif, pourraient avoir l'obligation de vendre les titres des nouveaux entrants qui en feraient la demande, dans des conditions objectives, transparentes, équitables et non discriminatoires. Afin d'assurer le respect de ces obligations et conditions, des garanties pourraient être exigées, telle qu'une séparation des activités de transport et de distribution qui pourrait, par exemple, être envisagée au travers d'une séparation fonctionnelle ou, *a minima*, d'une séparation comptable offrant des garanties suffisantes.

Par ailleurs, les entreprises ferroviaires pourraient avoir l'obligation d'accepter la combinaison de leur offre avec celle des autres opérateurs. À cet égard, les dispositions de l'*agreement on journey continuation* conclu entre 17 grands opérateurs ferroviaires européens visant à permettre aux passagers des trains internationaux d'atteindre leur destination finale en cas de retard ou d'annulation d'un train pourraient utilement être rendues obligatoires et étendues aux liaisons domestiques.

Enfin, des standards d'échange et de billettique communs pourraient utilement être établis.



Propositions d'actions



Texte

1. Déployer, à l'échelle européenne, un dispositif réglementaire faisant obligation aux opérateurs ferroviaires historiques actifs sur le marché de la billettique numérique de distribuer les nouveaux entrants, s'ils en font la demande, dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires

Initiatives législatives à venir

2. Prévoir les garanties d'une distribution numérique équitable, par exemple par la séparation fonctionnelle ou comptable des opérateurs de transports verticalement intégrés disposant d'un service de distribution

Initiatives législatives à venir

3. Déployer, à l'échelle européenne, une possibilité de combinaison des offres entre opérateurs ferroviaires et un accord sur la continuité de voyage entre opérateurs ferroviaires

Initiatives législatives à venir
Règlement (UE) 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

4. Définir des standards pour l'échange de données et la distribution numérique de titres de transport

Règlement (UE) n° 454/2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs » du système ferroviaire

**FAVORISER
UNE GESTION
EFFICIENTE DES
GRANDS AÉROPORTS
AU BÉNÉFICE
DE TOUS**

3.1 Le cadre européen actuel dans le secteur aéroportuaire

Les aéroports sont des infrastructures essentielles qui jouent un rôle crucial dans l'environnement concurrentiel du transport aérien fondé sur le marché unique européen mis en place dans les années 1990⁹. Le règlement (CE) n° 1008/2008 garantit la liberté d'établissement des transporteurs aériens au sein de l'Union européenne (UE)¹⁰ pour les liaisons intra-européennes. Tout transporteur aérien basé dans l'UE peut librement fixer des tarifs pour le transport de passagers et de fret et peut accéder à toute route à l'intérieur de l'UE. Il garantit la transparence des tarifs aériens, interdisant notamment la discrimination tarifaire fondée sur la nationalité. Ce marché, élargi à la Norvège, à l'Islande et à la Suisse, peut être étendu aux pays voisins en vertu de l'accord sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE).

Plusieurs textes de l'Union participent à la mise en place du marché unique et visent à assurer les conditions d'une concurrence équitable sur le marché connexe des services aéroportuaire.

- **La directive 2009/12/CE¹¹ sur les redevances aéroportuaire** fournit un cadre pour la tarification équitable et transparente de l'accès par les compagnies aériennes aux services des infrastructures aéroportuaire sous le contrôle d'une Autorité de Supervision Indépendante, le régulateur national. Elle vise à favoriser la transparence des informations partagées dans le cadre de consultations régulières entre les exploitants d'aéroports et leurs usagers et à renforcer le rôle et l'indépendance des régulateurs pour superviser la fixation des redevances. En France, l'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019¹² a défini les pouvoirs de l'ART en matière de redevances aéroportuaire en ce qui concerne les aéroports de plus de cinq millions de passagers annuels et pour les aérodromes secondaires qui leur sont rattachés.

- **La directive 96/67/CE¹³ sur l'assistance en escale** ouvre à la concurrence le marché des services d'assistance en escale en permettant à plusieurs prestataires d'opérer dans le même aéroport. Elle contribue à réduire les coûts d'escale pour les compagnies aériennes tout en garantissant la transparence dans la sélection des prestataires et des normes de qualité et de sécurité adéquates.
- **Le règlement (CEE) n° 95/93¹⁴ sur les créneaux horaires** réglemente l'accès des compagnies aériennes aux aéroports saturés lorsque les capacités disponibles ne sont pas suffisantes pour satisfaire la demande. En France, l'association pour la coordination des horaires sur les aéroports français (COHOR) est désignée comme coordonnateur pour l'attribution des créneaux horaires sur certains aérodromes, conformément au règlement.

Les infrastructures aéroportuaire présentent des barrières à l'entrée importantes, notamment des coûts d'investissement élevés, et nécessitent donc une régulation efficace afin d'éviter qu'elles n'exercent leur pouvoir de marché au détriment de leurs usagers.

Au regard de l'expérience acquise dans la mise en œuvre du droit de l'Union européenne, la directive 2009/12/CE pourrait utilement être complétée et précisée sur un certain nombre d'aspects selon trois axes :

- renforcer les compétences et les garanties d'indépendance des autorités de supervision indépendantes ;
- permettre la mise en œuvre d'une régulation différenciée adaptée à la situation de chaque aéroport par l'autorité de supervision indépendante, facteur de fluidité et de simplicité ;
- permettre une régulation économique efficace du secteur aéroportuaire.

⁹ Les paquets aériens de libéralisation ont progressivement ouvert le marché du transport aérien en Europe. Le premier paquet (1993) a introduit la liberté tarifaire et des quotas de sièges entre certains États membres ; le deuxième paquet (1993) avait pour objectif de permettre un accès plus ouvert au marché pour les compagnies aériennes des États membres ; le troisième paquet (1997) a introduit les règles encadrant la possibilité pour une compagnie d'opérer des vols domestiques dans un autre État membre (cabotage).

¹⁰ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (refonte).

¹¹ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaire.

¹² L'ordonnance n° 2019-761 du 24 juillet 2019 relative au régulateur des redevances aéroportuaire a été prise sur le fondement de l'article 134 de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises.

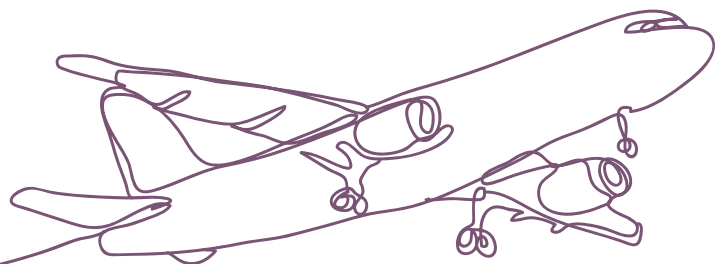
¹³ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

¹⁴ Règlement (CEE) n° 95/93 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de l'Union européenne (règlement relatif aux créneaux horaires).



3.2

Les propositions d'amélioration et de simplification de la régulation économique du secteur aéroportuaire



Renforcer les compétences et les garanties d'indépendance des autorités de supervision indépendantes



Pourquoi ?

L'indépendance des autorités de supervision indépendantes, les régulateurs économiques nationaux, exigée par la directive 2009/12/CE, est une condition essentielle à l'efficacité de la régulation des redevances aéroportuaires. Elle vise à garantir une régulation impartiale et transparente tout en permettant aux régulateurs de disposer des ressources humaines et financières nécessaires dans l'exercice de leurs missions¹⁵.

Or, en l'état actuel des textes applicables, les compétences et les garanties d'indépendance des régulateurs nationaux paraissent insuffisantes sur trois points.

- En premier lieu, l'indépendance des régulateurs nationaux doit être effective, ce qui implique, comme l'a jugé la CJUE¹⁶, qu'ils puissent définir les modalités de mise en œuvre du cadre de régulation prévu par les dispositions législatives européennes et nationales pour les aéroports relevant de leur champ de compétence.
- En deuxième lieu, alors que les conditions de financement des régulateurs nationaux sont déterminantes pour leur indépendance effective, celles-ci sont uniquement évoquées dans le cadre d'un considérant de la directive et les conditions de leur autonomie financière peuvent ne pas être pleinement garanties en l'état au niveau national.
- En troisième lieu, le droit européen n'encadre pas la détermination des systèmes de caisse des aéroports régulés. Or, les États membres peuvent être parties prenantes directes à l'équilibre économique des exploitants en tant qu'actionnaires ou concédants. En l'absence d'intervention du régulateur, cette situation fait courir le risque d'arbitrages sur les systèmes de caisse prenant insuffisamment en compte les intérêts des usagers.



Comment ?

La directive 2009/12/CE pourrait préciser que le mode de financement des régulateurs nationaux doit garantir leur indépendance.

Elle pourrait également utilement prévoir que ces derniers précisent la méthodologie mise en œuvre pour s'assurer de la conformité des tarifs aux dispositions de la directive,

notamment les modalités de calcul des différents paramètres nécessaires à la détermination des tarifs des redevances, pour les aéroports relevant de leur champ de compétence.

Elle pourrait enfin prévoir la consultation des régulateurs nationaux dans la définition des systèmes de caisse.



Propositions d'actions



Texte

- 1. Prévoir que les régulateurs nationaux précisent la méthodologie** mise en œuvre pour s'assurer de la conformité des tarifs à la directive
- 2. Préciser que le mode de financement des régulateurs nationaux doit garantir leur indépendance**
- 3. Prévoir la consultation du régulateur national dans la définition des systèmes de caisse¹⁷**

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

¹⁵ Considérant 12 et article 11, paragraphe 3, de la directive 2009/12/CE.

¹⁶ Voir le point 3.7 du papier du Forum de Thessalonique 'Airport till structure and Cost Allocation', janvier 2021.

¹⁷ CJUE, 2 septembre 2021, Commission c/ République fédérale d'Allemagne, C-718/18.

Permettre la mise en œuvre d'une régulation différenciée adaptée à la situation de chaque aéroport par le régulateur économique, facteur de fluidité et de simplicité



Pourquoi ?

L'application d'un cadre de régulation identique à tous les aéroports d'un État membre supervisés par un régulateur économique présente des limitations importantes, alors que les aéroports peuvent présenter des caractéristiques très différentes (taille, volume, types de trafics, implantation géographique, etc.). Ces dernières appellent une approche plus nuancée de la régulation, gage de simplicité et d'efficacité, reposant sur le renforcement de la supervision pour certains aéroports et son allègement pour d'autres, ce que ne permet pas le cadre actuel¹⁸.



Comment ?

Les particularités de chaque aéroport pourraient être mieux prises en compte via la mise en place d'une régulation différenciée, prévoyant, pour certains, une régulation *ex ante* systématique et, pour d'autres, un contrôle « à la demande » en cas d'absence d'accord entre les parties prenantes. Cette distinction devrait être opérée en fonction de plusieurs paramètres économiques et financiers et relever de la compétence du régulateur économique. La mise en place d'un tel cadre réglementaire suppose deux évolutions majeures :

● **Premièrement, le cadre des échanges entre exploitants et usagers devrait être renforcé.** D'une part, le processus de consultation devrait être clairement défini, garantissant des délais suffisants pour permettre une analyse approfondie des propositions et l'élaboration de réponses constructives.

D'autre part, la nature et le périmètre des informations à partager devraient être précisément encadrés, permettant une consultation équilibrée et ainsi favoriser l'émergence d'accords répondant aux intérêts de chacun.

● **Deuxièmement, un dispositif renforcé de suivi économique et financier des aéroports par les régulateurs économiques devrait être mis en place.** Ce mécanisme de supervision permettrait aux régulateurs économiques, d'une part, d'assurer un contrôle adéquat, tout en offrant plus de flexibilité dans l'application de la régulation et, d'autre part, d'améliorer la transparence de l'information sur les marchés. Une consolidation à l'échelle européenne des travaux des régulateurs nationaux pourrait utilement être prévue, sur le modèle de l'IRG-Rail¹⁹ dans le secteur ferroviaire.



Propositions d'actions



Texte

1. Instaurer, sous le contrôle des régulateurs nationaux, une régulation différenciée prévoyant, pour certains aéroports, une régulation *ex ante* systématique et, pour d'autres aéroports, un contrôle « à la demande » des parties prenantes en cas d'absence d'accord entre elles²⁰

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (articles 6 et 4)

2. Clarifier et rendre plus efficace le processus de consultation entre les aéroports et les usagers

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (articles 6, 7 et 8)

3. Prévoir l'obligation, pour les régulateurs nationaux, d'assurer un suivi économique et financier de tous les aéroports relevant de leur compétence ainsi qu'une consolidation européenne de ce suivi

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

¹⁸ Notamment s'agissant de la possibilité d'opter pour des formes de régulation différenciées selon les aéroports au sein d'un même État membre. Par ailleurs, la possibilité, offerte par l'article 6§5 b) de la directive 2009/12/CE, de sortie de régulation de certains aéroports sur la base de tests de pouvoirs de marché est en pratique difficilement applicable à un coût raisonnable et avec un degré de sécurité juridique satisfaisant.

¹⁹ En application de la directive 2012/34/UE dans le secteur ferroviaire.

²⁰ Mieux articuler les articles 6§5 a) et 6§3 et 4 pour soumettre certains aéroports à la procédure de régulation systématique visée à l'article 6§5 a) et d'autres aux recours devant le régulateur national à la demande des parties, prévus à l'article 6§3 et 4.

Permettre une régulation économique efficace du secteur aéroportuaire



Pourquoi ?

Le cadre européen actuel ne permet pas la mise en œuvre d'une régulation économique efficace du secteur aéroportuaire.

- L'absence de référence explicite aux coûts d'un opérateur efficace fragilise la capacité des régulateurs nationaux à exercer un contrôle pertinent lors de l'approbation des redevances aéroportuaires afin d'inciter les exploitants à une gestion efficiente des plateformes.
- L'absence de contrôle explicite, par les régulateurs nationaux, de la qualité du service rendu aux usagers ne permet pas de garantir que les efforts de rationalisation des coûts par les exploitants ne compromettent pas la qualité des prestations aéroportuaires.
- Le cadre réglementaire actuel présente des risques significatifs pour l'intégrité du système de redevances et l'équité du secteur aéroportuaire en permettant la conclusion d'accords commerciaux, parallèles et confidentiels entre certaines compagnies aériennes et les gestionnaires d'aéroports. Ces accords peuvent conduire à une distorsion de concurrence entre usagers et concourent à l'opacité du système de tarification.
- Le cadre actuel ne permet pas d'articuler de manière cohérente les périodes tarifaires avec les cycles d'investissement propres aux infrastructures aéroportuaires, ce qui ne permet pas une visibilité claire pour les parties prenantes.



Comment ?

Une régulation économique plus efficace pourrait être mise en œuvre :

- **en élargissant les paramètres économiques et financiers pris en compte par la régulation tarifaire**, tels que les charges d'un opérateur efficace et la qualité du service rendu aux usagers, conformément aux pratiques courantes dans la régulation des industries de réseaux (énergie, télécoms) ;
- **en prévoyant une régulation tarifaire pluriannuelle mieux alignée sur les cycles d'investissement** des plateformes, gage de simplicité et d'efficacité ;
- **en mettant en place un encadrement des accords commerciaux bilatéraux.**



Propositions d'actions



Texte

1. Prévoir expressément que les tarifs sont fixés en tenant compte des charges d'un « opérateur efficace » et du niveau de qualité de service

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (article 6)

2. Favoriser une régulation tarifaire pluriannuelle

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

3. Assurer un encadrement harmonisé des accords commerciaux dits « marketing » entre certains transporteurs et exploitants d'aéroports

Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

**SYNTHÈSE
DES PROPOSITIONS
DE L'ART**

Améliorer le cadre européen de la régulation pour accélérer le développement du rail



Propositions d'actions



Texte

Objectif 1 : Rendre l'action des régulateurs nationaux plus efficace en précisant le rôle qui leur est dévolu dans les textes

1. Expliciter le choix des États membres en matière de régulation tarifaire entre une procédure d'homologation *ex ante* systématique préalablement à l'entrée en vigueur des tarifs et un droit de recours *ex post* offert aux entreprises ferroviaires ou candidats autorisés

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

2. Prévoir que les régulateurs nationaux puissent conduire des analyses régulières de la situation concurrentielle sur les marchés pertinents afin de déterminer l'opportunité et les modalités d'une régulation des conditions d'accès aux installations de service

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

Objectif 2 : Favoriser plus explicitement le développement d'une régulation incitative à la performance des gestionnaires d'infrastructures essentielles

1. Renforcer les mesures d'incitation prévues à l'article 30 pour encourager le gestionnaire d'infrastructure à la réduction des coûts de fourniture de l'infrastructure et du niveau des redevances d'accès

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (article 30)

2. Dans le prolongement des lignes directrices de la Commission européenne C/2025/2606, fonder explicitement la tarification de l'accès au réseau sur les coûts d'un opérateur efficace et lier la tarification au niveau de qualité de service des prestations fournies

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (articles 31 et 32)

Objectif 3 : Renforcer l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire et du gestionnaire unifié des gares de voyageurs

1. Élargir les garanties de l'indépendance des gestionnaires d'infrastructure au-delà des seuls processus de structuration et d'allocation des capacités et d'élaboration des tarifs d'accès

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

2. Prévoir l'obligation, pour les gestionnaires d'infrastructure, de publier les règles, processus et procédures mis en place pour garantir leur indépendance de manière accessible

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

3. Attribuer aux régulateurs nationaux un pouvoir d'approbation et de contrôle des règles mises en place, dans une logique de supervision (compliance)

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

4. Étendre les garanties d'indépendance du gestionnaire d'infrastructure au gestionnaire des gares verticalement intégré, tant s'agissant de la gouvernance que des fonctions de tarification de l'accès aux gares et de programmation des travaux

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen

Objectif 4 : Garantir la cohérence des tarifs d'accès proposés par les gestionnaires d'infrastructure pour les services internationaux de transport ferroviaire

1. Mettre en œuvre une option de « sillons terminaux » pour permettre l'instauration d'un guichet unique pour les services ferroviaires internationaux

Directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen (article 44)

Faciliter l'accès des citoyens européens à la billettique ferroviaire et multimodale



Propositions d'actions



Texte

Objectif 1 : Donner aux usagers des transports en commun au sein de l'Union un accès simple à l'ensemble de la billettique ferroviaire et multimodale

- | | |
|--|----------------------------------|
| 1. Prévoir, à l'échelle européenne, un régime d'obligations asymétriques applicable aux opérateurs de transport et aux services de mobilité numérique multimodale disposant d'un pouvoir de marché significatif | Initiatives législatives à venir |
| 2. Préciser les conditions, notamment, financières dans lesquelles les services numériques de mobilité multimodale peuvent assurer la distribution numérique de titres de transport | Initiatives législatives à venir |
| 3. Prévoir un dispositif efficace de contrôle/sanction pour garantir le respect de ces obligations (désignation, par les États membres, d'un régulateur et mise en place d'un dispositif de contrôle dédié aux opérateurs et services présents dans plusieurs États membres) | Initiatives législatives à venir |

Objectif 2 : Lever la barrière à l'entrée que constitue, pour les nouveaux entrants ferroviaires, l'accès aux clients, en facilitant la distribution de leurs titres numériques de transport

- | | |
|--|---|
| 1. Déployer, à l'échelle européenne, un dispositif réglementaire faisant obligation aux opérateurs ferroviaires historiques actifs sur le marché de la billettique numérique de distribuer les nouveaux entrants, s'ils en font la demande, dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires | Initiatives législatives à venir |
| 2. Prévoir les garanties d'une distribution numérique équitable, par exemple par la séparation fonctionnelle ou comptable des opérateurs de transports verticalement intégrés disposant d'un service de distribution | Initiatives législatives à venir |
| 3. Déployer, à l'échelle européenne, une possibilité de combinaison des offres entre opérateurs ferroviaires et un accord sur la continuité de voyage entre opérateurs ferroviaires | - Initiatives législatives à venir

- Règlement (UE) n° 2021/782 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires |
| 4. Définir des standards pour l'échanges de données et assurer la distribution numérique de titres de transports | Règlement (UE) n° 454/2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système « applications télématiques au service des voyageurs » du système ferroviaire transeuropéen |

Favoriser une gestion efficiente des grands aéroports au bénéfice de tous



Propositions d'actions



Texte

Objectif 1 : Renforcer les compétences et les garanties d'indépendance des autorités de supervision indépendantes

1. Prévoir que les régulateurs nationaux précisent la méthodologie mise en œuvre pour s'assurer de la conformité des tarifs à la directive	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires
2. Préciser que le mode de financement des régulateurs nationaux doit garantir leur indépendance	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires
3. Prévoir la consultation du régulateur national dans la définition des systèmes de caisse	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

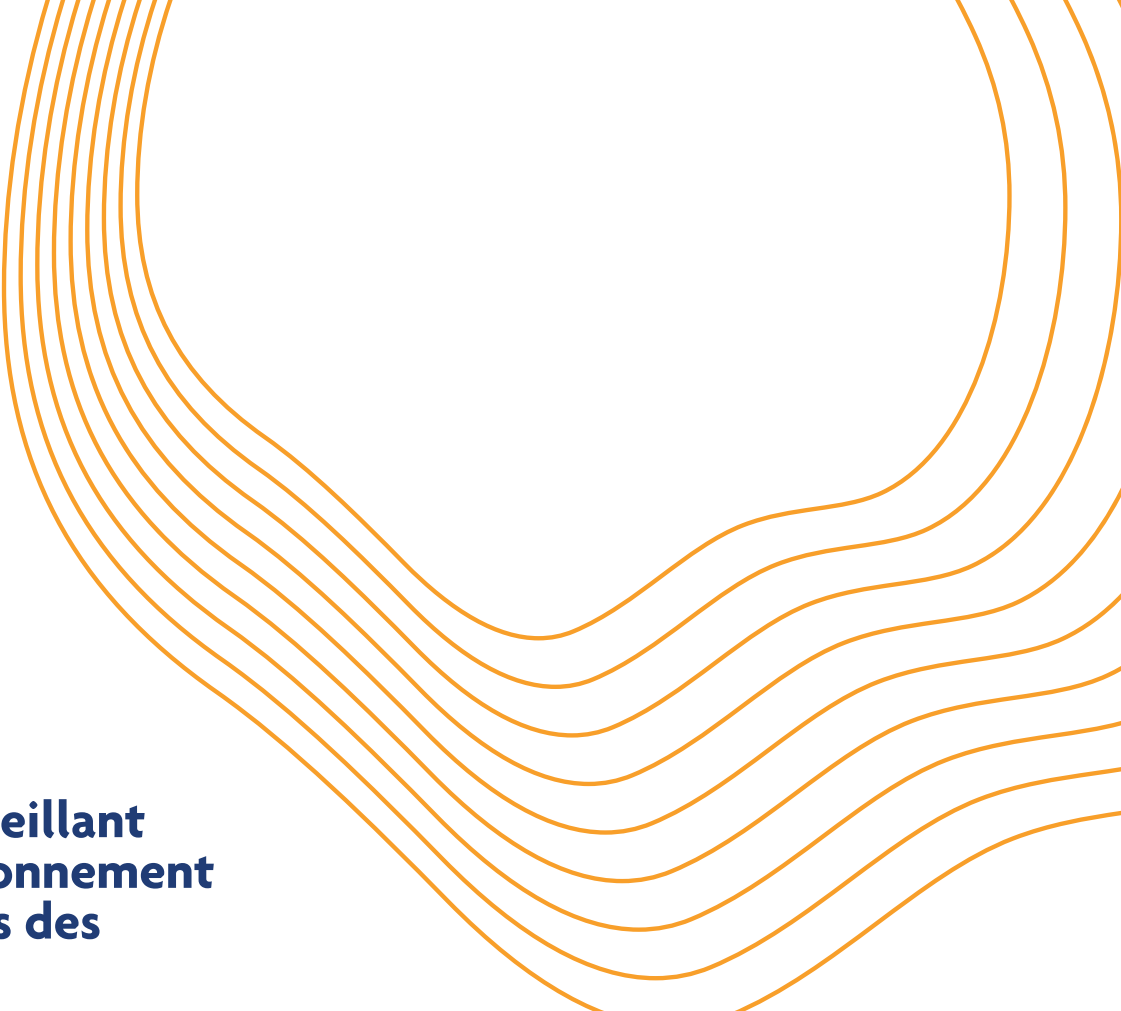
Objectif 2 : Permettre la mise en œuvre d'une régulation différenciée adaptée à la situation de chaque aéroport par le régulateur économique, facteur de fluidité et de simplicité

1. Instaurer, sous le contrôle des régulateurs nationaux, une régulation différenciée prévoyant, pour certains aéroports, une régulation <i>ex ante</i> systématique et, pour d'autres aéroports, un contrôle « à la demande » des parties prenantes en cas d'absence d'accord entre elles.	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (articles 6 et 4)
2. Clarifier et rendre plus efficace le processus de consultation entre les aéroports et les usagers	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (articles 6, 7 et 8)
3. Prévoir l'obligation pour les régulateurs nationaux d'assurer un suivi économique et financier de tous les aéroports relevant de leur compétence ainsi qu'une consolidation européenne de ce suivi	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

Objectif 3 : Permettre une régulation économique efficace du secteur aéroportuaire

1. Prévoir expressément que les tarifs sont fixés en tenant compte des charges d'un « opérateur efficace » et du niveau de qualité de service	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires (article 6)
2. Favoriser une régulation tarifaire pluriannuelle	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires
3. Assurer un encadrement harmonisé des accords commerciaux dits « marketing » entre certains transporteurs et exploitants d'aéroports	Directive 2009/12/CE sur les redevances aéroportuaires

**À PROPOS DE
L'AUTORITÉ
DE RÉGULATION
DES TRANSPORTS**



Un régulateur économique veillant au bon fonctionnement de six secteurs 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 ainsi 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'ART 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 cinq 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 le 29 décembre 2023 par Thierry Guimbaud.

En 2025, elle célèbre ses 15 années d'existence au service de mobilités durables.



L'accroissement du champ d'action de l'ART

Décembre 2009

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.



Août 2015

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

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.



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

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] »



Ordonnance du 24 juillet 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

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

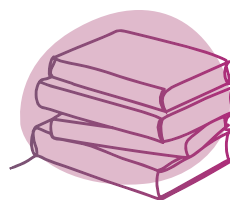
Transports publics urbains en région Île-de-France

- « 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

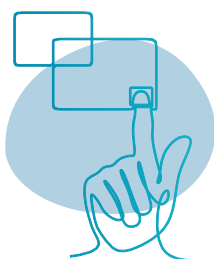




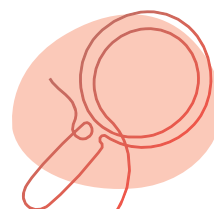
**Rapports sectoriels
(ferroviaire, autocars, autoroutes),
bilan semestriels et synthèses
des consultations publiques.**
Retrouvez les principales publications sur
autorite-transports.fr



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



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



**Consultez le glossaire des secteurs
régulés par l'ART sur**
autorite-transports.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 ; Clara Léger, chargée de mission affaires européennes et relations institutionnelles

Contributeurs : les services de l'ART

Conception et réalisation : ENOTIKOM, agence conseil en communication

Impression : Imprimerie de la Direction de l'information légale et administrative



**LE TRI
+ FACILE**



PROSPECTUS



BAC
DE
TRI



11, place des Cinq Martyrs du Lycée Buffon – CS 300854 – 75675 Paris Cedex 14

Tel. +33 (0)1 58 01 01 10

autorite-transport.fr

Autorité
DE RÉGULATION
DES TRANSPORTS

